IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 7)**

z dnia 8 stycznia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 7)

8 stycznia 2020 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (PSL-Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla marszałek Sejmu, na podstawie informacji ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, wniosku Klubu Parlamentarnego Koalicja Obywatelska – Platforma Obywatelska, Nowoczesna, Inicjatywa Polska, Zieloni o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu informacji na temat sytuacji kadrowej i ekonomicznej w Polskiej Żegludze Morskiej przedsiębiorstwie państwowym oraz przyczyn powołania w tym przedsiębiorstwie tymczasowego kierownika w miejsce zarządcy komisarycznego;

– rozpatrzenie informacji ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat bieżącej sytuacji oraz planów rozwoju i funkcjonowania Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA oraz Stoczni Szczecińskiej Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli: **Agnieszka Trzaskalska** zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** p.o. wicedyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Marek Opowicz** prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej Sp. z o.o., **Tomasz Wendt** prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA wraz ze współpracownikami, **Waldemar Stawski** szef Biura Finansowego Polskiej Żeglugi Morskiej, **Rafał Machowiak** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Jacek Kramarczyk** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” w Polskiej Żegludze Morskiej wraz ze współpracownikami, **Aneta Stawicka** przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Drodzy państwo, jest godz. 11.00. Mamy kworum, w związku z czym otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Serdecznie witam państwa posłów. Witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy dwa punkty. Punkt pierwszy to rozpatrzenie i zaopiniowanie dla marszałek Sejmu, na podstawie informacji ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, wniosku Klubu Parlamentarnego Koalicja Obywatelska – Platforma Obywatelska, Nowoczesna, Inicjatywa Polska, Zieloni o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu informacji na temat sytuacji kadrowej i ekonomicznej w Polskiej Żegludze Morskiej – przedsiębiorstwie państwowym oraz przyczyn powołania w tym

przedsiębiorstwie tymczasowego kierownika w miejsce zarządcy komisarycznego. Drugi punkt to informacja ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat bieżącej sytuacji oraz planów rozwoju i funkcjonowania Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA oraz Stoczni Szczecińskiej Sp. z o.o.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu wobec przedstawionego porządku, uznam, że porządek dzienny przyjęliśmy. Jeżeli nie ma sprzeciwu, proponuję, żeby na początku głos zabrał przedstawiciel wnioskodawców – rozumiem, że pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jako klub Koalicji Obywatelskiej złożyliśmy wniosek o przedstawienie informacji rządu na temat sytuacji finansowej i kadrowej przedsiębiorstwa państwowego Polska Żegluga Morska. Jest to najważniejszy polski armator, bardzo istotna firma, jedna z najistotniejszych firm dla całej polskiej gospodarki morskiej. Tym bardziej jestem mocno rozczarowany tym, że pan minister Gróbarczyk nie chce wziąć udziału w tym posiedzeniu i nawet nie oddelegował na to posiedzenie swojego zastępcy. Uważam to za sytuację skandaliczną, dlatego że sprawa ta wymaga wyjaśnienia nie tylko parlamentarzystom, ale całej stronie społecznej, przedstawicielom związków zawodowych, opinii publicznej i tysiącom pracowników, którzy są zatrudnieni w Polskiej Żegludze Morskiej jako pracownicy lądowi oraz załoga, która pływa na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej.

Jako klub chcielibyśmy dzisiaj usłyszeć szczegółowe informacje od pana ministra, ale pan minister niestety – mam takie poczucie – zlekceważył nas. Uważam, panie przewodniczący, że nie możemy tego w ten sposób zostawić, dlatego że przyjechali tutaj przedstawiciele strony społecznej ze Szczecina i z innych miast. Uważam, że powinniśmy dołożyć wszelkich starań, żeby jednak pan minister coś odpowiedział w tej sprawie.

Pozwólcie państwo, że uzasadnię to, co się stało. Od 2017 r. w Polskiej Żegludze Morskiej działał zarząd komisaryczny, działał komisarz, który zakończył swoją misję i działalność w grudniu ubiegłego roku właśnie na podstawie decyzji pana ministra Gróbarczyka. Jego kadencja miała trwać do lutego obecnego roku, ale została skrócona. Mamy różne powody, żeby myśleć, dlaczego tak się stało. Jest kilka ważnych wątków, które chcielibyśmy poruszyć i na które chcielibyśmy usłyszeć odpowiedź od przedstawicieli ministerstwa, a jeżeli nie, to przynajmniej od osób zarządzających dzisiaj Polską Żeglugą Morską – ale widzę, że pani Marii Skubniewskiej, która pełni rolę kierownika tymczasowego przedsiębiorstwa, również nie ma, co także jest rozczarowujące, dlatego że chyba w ogóle nie będziemy mieć okazji dowiedzieć się jakichś szczegółowych informacji.

Nasz wniosek został skierowany z kilku powodów. Niepokojącą kwestią, o której dowiedziała się opinia publiczna i którą przekazywały związki zawodowe, jest kwestia zaangażowania Polskiej Żeglugi Morskiej w mityczny już projekt pana ministra Gróbarczyka budowy promu. Przypominam tylko, że do końca ubiegłego roku po raz kolejny minister dawał czas na rozpoczęcie budowy promu, w sumie nie wiadomo, czy dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, czy dla Unity Line. W sumie już nikt tego nie wie, dlatego że całe to przedsięwzięcie jest owiane kompletnym chaosem. Można powiedzieć, że jest kolejną niespełnioną obietnicą, a pan minister Gróbarczyk brnie w zaparte i cały czas opowiada, że prom będzie budowany. Okazuje się, że najnowszym pomysłem jest stworzenie spółki Polskie Promy, której udziałowcem między innymi miałaby stać się Polska Żegluga Morska.

Informacje dotyczące umowy spółki, które zostały przedstawione między innymi szerokiej opinii publicznej, które można znaleźć w mediach, jasno pokazują zagrożenia, które mogą stanąć przed przedsiębiorstwem, jeżeli zostanie zaangażowane w mityczny proces budowy promu. Chciałbym zwrócić uwagę, że przedstawiciele strony społecznej i związków zawodowych zaapelowali 13 grudnia do pana ministra o sto dni spokoju dla Polskiej Żeglugi Morskiej. Chciałbym zwrócić uwagę, że jest to bardzo istotne, dlatego że wszyscy mamy poczucie, że musi się tam dziać coś niedobrego, skoro strona społeczna, przedstawiciele pracowników muszą apelować o spokój. Chcielibyśmy zatem, żeby pan minister powiedział, co tam rzeczywiście się dzieje. Według doniesień, które do nas docierają, jest to dosyć kłopotliwe. Przyznam szczerze, że musimy na to patrzeć z dużym dystansem i brakiem zaufania.

Chciałbym przeczytać, zacytować kilka zdań. Związkowcy napisali w ten sposób: „Apelujemy do pana ministra o powstrzymanie planów powiązania naszego przedsiębiorstwa w spółkę Polskie Promy oraz inne przedsięwzięcia mogące mieć wpływ na strategię finansową Polskiej Żeglugi Morskiej. Wszelkie decyzje pragniemy podejmować z szeroko rozumianym przedstawicielstwem naszej załogi". Na samym końcu jest napisane: „Sto dni spokoju dla Polskiej Żeglugi Morskiej".

Chciałbym także powiedzieć, że jeżeli chodzi o stanowisko strony społecznej, o obawy, które zostały w nim zawarte, takie samo wrażenie można odnieść, kiedy przeczyta się szczegóły dotyczące potencjalnej umowy. Jest tam zawarty między innymi jeden zapis dotyczący finansowania spółki, że wspólnicy mogą zostać zobowiązani uchwałą zgromadzenia wspólników do dokonania dopłaty w wysokości ileś tam krotności wartości posiadanych udziałów. Mogą zostać zobowiązani. Oznacza to, wygląda na to, że dzisiaj pan minister chce wprowadzić nowy projekt i tym razem brać pieniądze z innych polskich przedsiębiorstw należących do Skarbu Państwa po to, żeby przez kolejny rok realizować mityczny program budowy promu w polskiej stoczni, z którego jak na razie nic nie wynika. Stępka, która stała, dalej rdzewieje, dalej nie ma projektu, praktycznie nic się tam nie dzieje.

Również z punktu widzenia osób zarządzających do tej pory Polską Żeglugą Morską – informacje takie pojawiają się również w prasie i mediach – można powiedzieć, że to, co proponuje pan Gróbarczyk, to, co proponował do tej pory, to po prostu puste obietnice budowy promu, które tym razem mogą być groźne dla Polskiej Żeglugi Morskiej.

Mam również nieodparte wrażenie, że kilkanaście tygodni temu, pod koniec tamtego roku, przedstawiciele Polskiej Żeglugi Morskiej, odnosząc się do planu budowy promu, powiedzieli, że raczej jest to nierealne. W tym momencie są jakieś propozycje z innych zagranicznych, azjatyckich stoczni, żeby umożliwić budowanie promu za granicą, po to żeby polscy armatorzy mogli być konkurencyjni. Chciałbym zwrócić państwa uwagę, że do tej pory ponad trzy lata funkcjonowania pana ministra Gróbarczyka w kontekście wymiany floty przez polskich armatorów to trzy lata kompletnie stracone. Właściwie są to cztery lata stracone. W tym czasie nic się praktycznie nie wydarzyło. Polskie promy polskich armatorów są coraz starsze, ostatni nowy prom, prom „Polonia", który został zakupiony przez polskiego armatora, został zakupiony w 1995 r.

Nie ulega wątpliwości, że nasi armatorzy, jeżeli mają być konkurencyjni na Bałtyku, muszą odnawiać swoją flotę i kupować nowe statki. Cztery lata w tym aspekcie są kompletnie stracone. Co ważne? Jeżeli popatrzymy na naszą zagraniczną konkurencję, na taką firmę jak na przykład TT-Line, która stanowi konkurencję dla naszych narodowych przewoźników, to zapowiedziała ona oddanie do użytku do 2022 r. promu, który będzie pływał po Bałtyku. W takim razie gdzie my jesteśmy? Jesteśmy dokładnie w tym samym miejscu, w jakim byliśmy cztery lata temu. Dzisiaj pan minister Gróbarczyk chciałby kapitałowo zaangażować Polską Żeglugę Morską do tego, żeby dalej realizować wspomniany projekt.

Chciałbym zapytać pana ministra lub kogoś z przedstawicieli ministerstwa, jeżeli jest, czy ów plan rzeczywiście jest realizowany i na jakiej podstawie. Jak wygląda analiza finansowa sytuacji? Dlaczego akurat Polska Żegluga Morska, do tego port w Szczecinie i jeszcze jedna spółka, która jest we władaniu Agencji Rozwoju Przemysłu, a mianowicie spółka Corbridge, mają być zaangażowane w kwestię budowy promu? Porty nie są od tego, żeby budować promy. Trochę wygląda to tak, jakby Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad miała budować samochody, po to żeby te samochody jeździły po drogach, które są budowane właśnie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Nie tędy droga.

Chcielibyśmy, żeby pan minister przedstawił szczegółowe informacje na temat działalności Polskiej Żeglugi Morskiej, szczególnie w odniesieniu do zagrożeń i wątpliwości, które przedstawia strona społeczna. Jednocześnie chcielibyśmy usłyszeć, jak po ponad dwóch latach funkcjonowania zarządu komisarycznego wygląda sytuacja w Polskiej Żegludze Morskiej. Wiemy, słyszymy, że był wprowadzany plan naprawczy, ale szczegółów planu naprawczego nigdy nie poznaliśmy. Nie wiemy, w jaki sposób działania te zostały wprowadzone. Mamy jedynie bardzo opisową, krótką informację przygoto-

waną przez ministerstwo. Myślę, że po dwóch latach działania zarządu komisarycznego Wysoka Komisja, przedstawiciele strony społecznej, a także szeroka opinia publiczna, która jest zainteresowana funkcjonowaniem Polskiej Żeglugi Morskiej, powinni usłyszeć, w jakiej kondycji finansowej dzisiaj jest Polska Żegluga Morska. Przede wszystkim powinni usłyszeć to pracownicy, czyli ci, których bezpośrednio to dotyczy.

Takie jest moje uzasadnienie i prośba o odniesienie się do najważniejszych kwestii. Oczywiście liczę, że reprezentanci ministerstwa przedstawią szeroką i ogólną informację na temat sytuacji w Polskiej Żegludze Morskiej, szczególnie w odniesieniu do sytuacji, o których powiedziałem, wątpliwości formułowanych przez związki zawodowe i stronę społeczną. Jeżeli jest osoba, która jest w stanie odpowiedzieć na nasze pytania, przedstawić szczegóły dotyczące naszego wniosku, bardzo proszę o ich przedstawienie, chociaż uważam, że powinien zrobić to osobiście minister, po to żeby nam, parlamentarzystom, powiedzieć wprost, jaka jest sytuacja, a nie tego unikać. Uważam, że jest to po prostu lekceważenie parlamentarzystów, a z drugiej strony pokazanie, że w sposób bardzo nieprofesjonalny i niepoważny podchodzi się do spraw, które obecnie dzieją się w Polskiej Żegludze Morskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, za przedstawienie wniosku.

Drodzy państwo, mamy pismo pani podsekretarz stanu Anny Moskwy, że w dwóch dzisiejszych punktach ministerstwo upoważnia panią Agnieszkę Trzaskalską, zastępcę dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, do reprezentowania ministerstwa na posiedzeniu Komisji.

Drodzy państwo, uprzejmie informuję, iż rozumiejąc, że rząd jeszcze nie jest w komplecie, że jeszcze nie ma wszystkich ministrów, wiceministrów, że to wszystko jest jeszcze w procesie tworzenia się – jest to ostatni raz, kiedy Komisja obraduje bez obecności minimum podsekretarza stanu. Bez względu na składane wnioski dopóki będę przewodniczącym Komisji, zwyczajnie będę odwoływał posiedzenia, oczekując przybycia wiceministra czy ministra. Pewną tradycją izby, a trochę owej tradycji za sobą mam, było to, że w dobrych, normalnych czasach na posiedzeniach Komisji informacji udzielał posłom zawsze minimum podsekretarz stanu. Jeżeli dzisiaj nie usłyszę sprzeciwu, skorzystamy z upoważnienia i pani dyrektor udzieli nam informacji – będę wdzięczny posłom za przyjęcie takiego rozwiązania. Jeżeli będzie sprzeciw, będziemy głosować. Natomiast od następnego posiedzenia stanowczo zapowiadam, że minimum podsekretarz stanu odpowiada, udziela posłom odpowiedzi, wtedy kiedy sprawy dotyczą ministerstwa.

Czy jest na to zgoda? Jeżeli jest zgoda, bardzo proszę panią dyrektor Agnieszkę Trzaskalską o udzielenie informacji. Później będzie dyskusja.

Zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Agnieszka Trzaskalska:

Dzień dobry państwu. Szanowna Komisjo, szanowni goście, pozwólcie, że w imieniu kierownictwa ministerstwa przeproszę państwa za jego nieobecność. Ze względów, o których wspomniał pan przewodniczący, jak również z uwagi na zbieg dodatkowych obowiązków służbowych niestety – przy wsparciu panów prezesów i panów dyrektorów – przyszło mi samodzielnie prezentować informację na temat stoczni. Bardzo państwu dziękuję za umożliwienie mi przedstawienia owej informacji.

Jeżeli państwo pozwolicie, zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad Komisji, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom, pomimo że wniosku formalnie nie było, nie został ustalony zakres przedstawienia informacji na temat Polskiej Żeglugi Morskiej, pozwoliliśmy sobie przygotować dosyć obszerną informację, zgodną z zakresem wniosku, na temat sytuacji kadrowej i ekonomicznej w przedsiębiorstwie państwowym Polska Żegluga Morska. Jest to jeden z dwóch materiałów, który przedłożyliśmy.

Z tego co powiedział pan przewodniczący, widzę, że żądany przez państwa zakres informacji jest istotnie szerszy i dotyczy kwestii budowy promów. Z tego co się orientuję, w planie prac Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej punkt ten również się znalazł. Oczywiście deklarujemy gotowość do przekazania stosownych informacji, tylko

proszę dać nam szansę na ich przygotowanie. Zgodnie z harmonogramem prac Komisji bardzo chętnie je przedstawimy.

Panie przewodniczący, rozumiem, że przedstawiamy informację na temat Polskiej Żeglugi Morskiej, a w drugiej kolejności…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Tak, w tej chwili tylko punkt pierwszy.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Agnieszka Trzaskalska:

Dobrze. Szanowni państwo, wydaje mi się, że kwestie dotyczące sytuacji kadrowej i ekonomicznej są przedstawione obszernie i dosyć szczegółowo w materiale, który pozwoliliśmy sobie państwu zaprezentować. Jeżeli chodzi o zarząd komisaryczny, była to decyzja podjęta na podstawie wyników ekonomiczno-finansowych w 2017 r. Bieżące monitorowanie i realizacja programu naprawczego skłoniły nas do podjęcia dwukrotnie decyzji o jego przedłużeniu. Od razu chciałabym sprostować, że nie ma czegoś takiego jak kadencja zarządcy komisarycznego. Jest to organ wykonujący zarządzanie przedsiębiorstwem w sytuacji realizacji programu naprawczego. Tak naprawdę decyzję o przedłużeniu programu naprawczego zależą od bieżącej sytuacji ekonomiczno-finansowej oraz wyników ekonomiczno-finansowych. W lutym 2017 r. wobec zaistnienia przesłanek do wprowadzenia zarządu komisarycznego oraz wdrożenia programu naprawczego zostały podjęte takie decyzje.

Inicjatywy restrukturyzacyjne, które były realizowane w ramach programu naprawczego w latach 2017, 2018 i 2019, pozwoliliśmy sobie pokrótce państwu opisać. Cóż więcej mogę dodać? Efektem opisanych inicjatyw są wyniki ekonomiczno-finansowe, które również pozwoliliśmy sobie państwu przedstawić, począwszy od 2016 r., a skończywszy na trzecim kwartale 2019 r., jeżeli chodzi o samo przedsiębiorstwo państwowe. Przedstawiliśmy też wyniki roczne, jeżeli chodzi o wyniki grupy kapitałowej. Sytuacja zrealizowania programu naprawczego, osiągane dodatnie wyniki finansowe zarówno na poziomie przedsiębiorstwa państwowego, jak i na poziomie grupy kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej, ustabilizowanie sytuacji finansowo-ekonomicznej pozwoliły podjąć decyzję o zamknięciu zarządu komisarycznego, zamknięciu programu naprawczego, powołaniu kierownika tymczasowego, zgodnie z ustawą, i przystąpieniu do wskrzeszenia organów korporacyjnych w przedsiębiorstwie państwowym, żeby przedsiębiorstwo mogło wrócić do normalnego funkcjonowania na gruncie ustawy o przedsiębiorstwach państwowych – ponieważ zarząd komisaryczny to formuła ekstraordynaryjna stosowana w sytuacjach stricte określonych w ustawie. Kiedy przesłanki ustały, normalną rzeczą było to, że chcieliśmy wrócić do normalnego funkcjonowania przedsiębiorstwa w pełnym składzie jego organów.

Jeżeli chodzi o sytuację kadrową, pokrótce pozwoliliśmy sobie przedstawić informację na temat zatrudnienia. Znajduje się ona na str. 5 materiału, zarówno jeżeli chodzi o liczbę zatrudnionych w Polskiej Żegludze Morskiej na koniec 2018 r., jak i zatrudnienie w grupie kapitałowej na koniec 2018 r. Pozwoliliśmy sobie przedstawić państwu również przesłanki zarówno ustanowienia, jak i powołania kierownika tymczasowego. Oczywiście służę dodatkowymi informacjami, jeżeli będę w stanie je przekazać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Czy zaproszeni goście chcą zabrać głos? Proszę bardzo, tylko proszę się przedstawiać do mikrofonu.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Jacek Dubiński. Starszy mechanik, Polska Żegluga Morska. Przewodniczący Forum Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków.

Na początku tylko taka mała uwaga. To, że nie ma pana ministra, to niemal tradycja. Chciałbym powiedzieć, że w sprawach dwóch punktów, które w tej chwili omawiamy, czyli Polskiej Żeglugi Morskiej oraz Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, w dniu 15 maja 2019 r. zwróciliśmy się do ministra o przeprowadzenie dialogu społecznego, zwołanie Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w sprawie tych dwóch tematów, gdyż

są to palące tematy. Pan minister delikatnie na to nie odpowiedział, odpowiedział tylko, że sprawy powinny się rozwiązać. Nasze pismo zakończyliśmy w ten sposób. Przeczytam to: „Sądzimy, że wszystkie opisane kwestie" – dotyczyły one tego, o czym mówił tutaj pan poseł Marchewka, czyli problemów Polskiej Żeglugi Morskiej oraz problemów Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia – „powinny stać się tematem rzeczowej, merytorycznej debaty na forum Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego. Nie chcemy debaty politycznej, lecz społeczno-ekonomicznej. Stąd propozycja odbycia jej po wyborach do Parlamentu Europejskiego i na długo przed wyborami do Sejmu i Senatu". Niestety pomimo tego, że były dwie debaty, odbyły się one bez udziału ministra. W drugiej wziął udział przedstawiciel ministra. Trudno mi powiedzieć, ale naprawdę było mi żal tegoż przedstawiciela, dlatego że jedyne, co mógł powiedzieć, to swoje imię i nazwisko – i nic więcej. Nie potrafił odpowiedzieć na żadne pytanie, które padło z sali, na zapytania, które były.

Ustosunkowując się do sprawy bieżącej, czyli tego, co przedstawiło ministerstwo, chciałbym zwrócić uwagę, że po pierwsze, jeżeli chodzi o plan naprawczy, który jest tutaj wspominany, jako związki zawodowe dwukrotnie w 2017 r., w lipcu i w grudniu, podpisywaliśmy porozumienia dotyczące wprowadzenia programu naprawczego, ale poznaliśmy tylko wyjęty fragment. Przez dwa lata domagaliśmy się pokazania dalszych części programu naprawczego, ale nigdy go nie zobaczyliśmy. Również nigdy nie zobaczyliśmy, jakie skutki to przynosi. Nasze przewidywanie odnośnie do tego, jakie będą negatywne skutki programu naprawczego, sprawdziły się, a mianowicie Polska Żegluga Morska aktualnie ma poważne problemy kadrowe. Co prawda w tej chwili został wprowadzony układ zbiorowy pracy, przywrócono wynagrodzenia, ale chciałbym zwrócić uwagę, że wróciliśmy do stanu z roku 2017, czyli cofnęliśmy się o dwa lata. Wtedy zgodziliśmy się na zabranie marynarzom 32% dochodów. W tej chwili przywrócono raptem 13% – 13% nie pozwala na zatrudnianie kadry morskiej, jaka jest potrzebna. W dalszym ciągu wykonuję pracę zawodową, pływając przynajmniej raz na rok. Pływanie z takimi kadrami stwarza określone niebezpieczeństwo. Polska Żegluga Morska w tej chwili zatrudnia cudzoziemców, gdyż polskich fachowców po tej cenie nie bardzo można znaleźć.

Pytanie do ministra odnośnie do polskiej polityki morskiej było takie, czy jeżeli chcemy mieć flotę, to czy chcemy mieć ją z kadrami polskimi, czy z kadrami zagranicznymi. Jest to także bardzo prosta kwestia ekonomiczna. Jeżeli chcemy mieć tanią flotę, rzeczywiście zatrudnijmy tanie bandery, a marynarzom dajmy takie odprawy, jakie otrzymali górnicy. To jest to.

Jest tutaj napisane, że w Polskiej Żegludze Morskiej wszystko jest OK. Nie jest do końca OK, dlatego że Polska Żegluga Morska w tej chwili zalega pracownikom z zawieszonymi nagrodami jubileuszowymi i odprawami, z którymi prawdopodobnie pójdziemy do sądu, jeżeli nie uzyskamy odpowiedzi. Jest to konkretna rzecz, jeżeli chodzi o rozwiązanie problemów społecznych. Szkoda, że nie ma pana ministra, dlatego że problemy te wymagają jego obecności. Jest to ta kwestia.

W sprawozdaniu jest podana błędna liczba pracowników w Polskiej Żegludze Morskiej. Polska Żegluga Morska posiada więcej pracowników, tylko że 800 pracowników – może w tej chwili się mylę, ponieważ jest to liczba płynna – jest na permanentnych urlopach bezpłatnych. Nie są to pracownicy grupy Polskiej Żeglugi Morskiej, tylko zgodnie z polskim prawem są to w dalszym ciągu pracownicy Polskiej Żeglugi Morskiej. Prosimy o sprostowanie tego w sprawozdaniu, gdyż daje to błędne pojęcie o tym, co jest. Są to te kwestie.

Było pytanie o spółkę. Chciałbym zauważyć, że jeżeli chodzi o materiały spółki, która ma tworzyć promy, są w niej – nie wiem, czy państwo to wiedzą – Polferries, czyli idąc na daleko idący skrót, spółka Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Unity Line jako spółka, własność Polskiej Żeglugi Morskiej, do tego porty morskie i do tego dziwna spółka, która nazywa się Corbridge. Jeżeli państwo dokładnie przejrzą, kto był szefem Corbridge'u, okaże się, że to cudowne dziecko polskiego biznesu Christian Guy Gaunt, który założył około 200 takich spółek. Spółka jest zresztą zarejestrowana w Agencji Rozwoju Przemysłu. Dziwna rzecz. Spółka posiada raptem 100 tys. zł udziałów i chce budować.

Powiem tak. Kłóciliśmy się z panem Brzezickim, kłócimy się cały czas, co nie znaczy, że nie rozumiemy jego ekonomicznych preferencji: najtańsza załoga, a jednocześnie

dobre wyniki. Tak się nie da. Wymaga to dialogu społecznego. Wracając do spółki, jeżeli ma tutaj wejść spółka, która posiada 100 tys. zł własnych udziałów, to pan Brzezicki w swoich artykułach bardzo precyzyjnie określił, że potrzeba trzy razy po 300 mln zł. A więc gdzie tutaj ma wejść spółka ze 100 tys. zł? Panowie, w tym momencie jest to kpina albo powiem dalej, krok do prywatyzacji poprzez tę spółkę, ponieważ tak też można. Tak to wygląda.

Jeżeli chodzi o konkurencję – konkurencja rzeczywiście nie śpi. Jeżeli chodzi o Unity Line, dochody w tej chwili spadają. Jest to dziwne, dlatego że powinny wzrastać. Jest końcówka trasy S3. Trasa ta w tej chwili jest skończona, pozostał tylko region przy dojeździe do Świnoujścia, natomiast do Czech, Słowacji i dalej na południe jedzie się niemalże błyskawicznie. Jest to kwestia biznesowa, promy trzeba zbudować. Pozwolę sobie jeszcze zabrać głos przy promach, przy drugim punkcie, ponieważ jest to dosyć szczególny problem.

Jesteśmy także zainteresowani odpowiedzią na pytanie, czy ministerstwo podtrzymuje moim zdaniem biznesowo dosyć dziwny program. W sprawozdaniu jest napisane o centrach usług wspólnych. Proszę państwa, siedzą tutaj koledzy z zakładowej „Solidarności". Oprotestowaliśmy centra usług wspólnych. Jest to prosta droga do stworzenia spółki, z której potem bardzo łatwo można zwolnić pracowników. W tym momencie mamy spokój z pracownikami, mamy spokój z firmą. Spółka nie przyniosła ani złotówki dochodu, nie polepszyła ani o jedną złotówkę bilansu Polskiej Żeglugi Morskiej. Sprawdzaliśmy to dokładnie.

Jeżeli chodzi o kwestie budowy promów projektowane przez pana Brzezickiego, było to bardzo dobre. Promy trzeba by było zakupić. Nie mówię teraz o stoczni, mówię o Polskiej Żegludze Morskiej. Promy trzeba by było wykupić, żeby wypełnić lukę do konkurencji, żeby wziąć wszystkie przewozy, które mamy. To jedna sprawa.

Druga sprawa. Chciałbym zwrócić uwagę na zmianę. Nie mówię, że kochamy się z dyrektorem. Rozumiemy jego podejście ekonomiczne. Jest to dobry dyrektor na czas wojny. Tak bym to powiedział. Nie wiem, jak z czasem pokoju, ponieważ nigdy nie współpracowaliśmy w czasie pokoju jako związki zawodowe. Powiem tak. Dwa lata temu mustrowałem na statek niemieckiego armatora, duży statek, dwustutysięcznik, który stał w stoczni już drugi miesiąc. Wymieniono kapitana, zrobiono zmianę kapitana w trakcie przejazdu przez Kanał Sueski. Skończyło się to wjechaniem na mieliznę. Statek nie utonął, ale tak było. Dlatego moim zdaniem, niezależnie od relacji związkowych, zmiana w tym momencie dyrektora czy komisarza, jak się go nazywa, niepozwolenie mu na prowadzenie i kończenie spraw przed powołaniem dyrektora naczelnego – jest dziwną rzeczą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo panu kapitanowi Dubińskiemu. Kto jeszcze z państwa? Bardzo proszę, pani.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Chciałam zapytać – czy to już część, w której posłowie mogą zabierać głos? Jeszcze nie. Przepraszam.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Na razie goście z zewnątrz. Pani poseł, mamy jeszcze czas. Bardzo proszę, pan Rafał Zahorski, pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni goście, ja też ubolewam, że nie ma pana ministra Gróbarczyka, bowiem pytań jest bardzo dużo, szczególnie jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Morską. Rozumiem podstawy wprowadzenia zarządu komisarycznego w 2017 r. Muszę państwu powiedzieć, że zaraz będziemy mieli podobne kryteria, znowu trzeba będzie wprowadzać zarząd komisaryczny, ponieważ rynek frachtowy w tej chwili idzie bardzo mocno w dół. Czeka nas bardzo mocny kryzys. W tej chwili rynki frachtowe BDI są poniżej 1000 punktów, chyba jest to

971 punktów. Idzie to bardzo mocno w dół. Zaraz będziemy mieli rynek na poziomie 500 punktów, zaraz zbliży się do poziomu z roku 2016. Powiem szczerze, że troszeczkę się dziwię, że państwo, które wzięło na siebie odpowiedzialność za przedsiębiorstwo, nominując komisarza, powołując zarząd komisaryczny, wycofuje się w momencie, kiedy Polska Żegluga Morska najprawdopodobniej będzie potrzebowała pomocy.

Drugi temat jest następujący. Kilkakrotnie zadawałem to pytanie, zadam je kolejny raz. Kto w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej odpowiada za analizę finansową wyników Polskiej Żeglugi Morskiej za lata 2016 i 2017? Przypomnę, że wyniki za rok 2016 wynosiły minus 723 mln zł. Mówię o grupie. A w roku 2017, proszę państwa, mieliśmy cudowne ozdrowienie, wynik wynosił 117 mln zł. Różnica wynosiła 840 mln zł, uwaga, przy tylko nieznacznym wzroście rynku frachtowego.

Cały czas zadaję to pytanie. Wiem, jak to się stało, że wynik został w ten sposób zrobiony. Proszę państwa, uważam, że należy to wyjaśnić. Nie ma takiego menedżera w Polsce, nie ma takiej sytuacji ekonomicznej, żeby różnica w wyniku finansowym wynosiła 840 mln zł. Chciałbym powiedzieć, jak zostało to zrobione, jak zostały zrobione wyceny statków, jakie były operacje na rezerwach. Uważam, że sytuacja ta powinna być wyjaśniona. W interesie właściciela, ministerstwa, jest, żeby sprawy te wyjaśnić.

Druga sprawa, którą poruszaliśmy. Przypomnę, że poszło pismo do ministerstwa. Pytania zostały spisane w ramach Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego. Czekamy kilka miesięcy na odpowiedź. Będziemy tak długo monitować, aż odpowiedzi zostaną udzielone. Proszę państwa, o co chodzi z kredytem i zabezpieczeniem kredytowym statków? Mówię o banku DVB. Mówimy o 34 statkach, na których w maju wisiały kartki z informacją o właścicielu dotyczące właśnie tego banku. Teraz jest pytanie, jaka jest relacja 34 statków do banku. Następne pytanie – co będzie? Jak wiemy, w tej chwili bank sprzedaje swoje aktywa, prawdopodobnie wszystkie rzeczy przejmuje Bank of America. Co w tym momencie będzie z kredytami, które ma Polska Żegluga Morska na 34 statki? Jest to bardzo poważna sprawa. Apelujemy o wyjaśnienie owej sytuacji. Wszyscy siedzą cicho.

Ostatnia sprawa, proszę państwa. Czy ktoś analizował kwestię przenoszenia remontów statków Polskiej Żeglugi Morskiej na Ukrainę? Kto to sprawdzał? Mam pytanie, które zadaję publicznie. Nie boję się tego. Jak w Polskiej Żegludze Morskiej są księgowane prowizje od stoczni ukraińskich? Na jakim koncie? Od jakiej spółki wpływają prowizje? Przypomnę państwu, że Gryfia wypłacała prowizje oficjalnie na fakturach. Cały czas mówię o oficjalnych prowizjach. Były to prowizje rzędu 3–4%. Jest to normalna działalność stoczni remontowych, które udzielają prowizji. Jak się oddaje statek do stoczni remontowej, w drugą stronę jest prowizja. Jest to normalna zasada działania rynków remontowych. Stocznie ukraińskie też udzielają takich prowizji. Podzwoniłem po armatorach, popytałem się, potwierdzili, że jest taki proceder. Dlatego ponownie zadaję pytanie: gdzie są owe prowizje księgowane? Absolutnie nie zakładam tutaj niczyjej nieuczciwości, tylko chciałbym się dowiedzieć, czy Polska Żegluga Morska właściwie walczy o swoje interesy w stoczniach remontowych.

Chciałbym także zapytać, czy w tej chwili jest jakiś plan dla Polskiej Żeglugi Morskiej – mówię o ministerstwie – związany z bardzo dużym kryzysem na rynku frachtowym. Jakie działania podejmie ministerstwo, jak zamierza pomóc przedsiębiorstwu przejść w tej chwili przez sztorm bardzo niskich rynków frachtowych?

Odnośnie do promów, odnośnie do tego, jak wygląda sprawa promów, wypowiem się w drugim module. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Zaproszeni goście już się wypowiedzieli. Bardzo proszę, państwo posłowie. Jako pierwsza zgłaszała się pani poseł Daria Gosek-Popiołek. Proszę bardzo.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Mam kilka bardzo konkretnych pytań. Z góry poproszę o odpowiedź na piśmie, zwłaszcza że nie ma ani ministra, ani podsekretarza stanu. W jakim terminie i czy w ogóle planują państwo zwołać posiedzenie rady pracowniczej i wybrać dyrektora? Jaki to termin, czy mówimy o tygodniach, czy mówimy o miesiącach? Chciałabym

także zasugerować w imieniu pracowników, którzy się do mnie zgłosili, żeby dyrektor był wybierany z grona pracowników, a nie był politykiem, dlatego że mówimy o przyszłości jednej z najważniejszych instytucji na tym terenie.

Po drugie, chciałabym się dowiedzieć, jakie – i czy w ogóle – są plany połączenia z Polską Żeglugą Bałtycką. Czy plany te mają na celu ratować Polską Żeglugę Bałtycką za pieniądze Polskiej Żeglugi Morskiej? Jeżeli tak, to jak ten plan wygląda? Czy gdziekolwiek w jakikolwiek sposób jest o tym mowa?

Ostatnie bardzo ważne pytanie. Czy ministerstwo planuje, czy ma na celu, czy rozważa komercjalizację, czyli przekształcenie firmy w spółkę Skarbu Państwa? Czy są takie rozmowy, czy mają to państwo z tyłu głowy albo czy w planach ministerstwa są takie zamiary? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zaproszeni goście, przede wszystkich chciałbym członkom Komisji zaproponować jedną rzecz. Broń Boże, nie robię tego złośliwie, ale z tego, co słyszę jako nowy poseł, już wcześniej były problemy w kontaktach z panem ministrem bądź z sekretarzami stanu. Proponuję, panie przewodniczący, żeby o tej decyzji – nie było żadnego sprzeciwu – poinformować premiera polskiego rządu, że jako Komisja mamy zastrzeżenie, że jego podwładny postępuje tak a nie inaczej. Myślę, że kulturalne pismo zrobiłoby bardzo dobrze, szczególnie jeżeli pokazalibyśmy również to, co było w poprzedniej kadencji, że ministerstwo nie uczestniczyło aktywnie w posiedzeniach Komisji. To ze spraw organizacyjnych.

Nie wiem, dlaczego tak się dzieje, żeby była jasność. Może dlatego, że patrzę na to trochę z boku, czuję, że toczy się tutaj jakaś wielka polityczna batalia. Jak przychodzi opozycja, to rządzący nie przychodzą. Jak przychodzą rządzący, to opozycja nie przychodzi. Jest to jakiś w ogóle bezsensowny chocholi taniec. Myślę, że troszeczkę musimy uporządkować dyskusję.

Po pierwsze, rozmawiamy o Polskiej Żegludze Morskiej, o przedsiębiorstwie państwowym. Chciałbym, żebyśmy w tym punkcie skupili się na Polskiej Żegludze Morskiej – przedsiębiorstwie państwowym. Mieszają się tutaj różne wątki – i budowa promów, i różne inne rzeczy, i stocznie. W drugim punkcie będziemy mówili o stoczniach. Wiadomo, że tematy te jakoś tam ze sobą się łączą. Dzisiaj mówię to jako szczecinianin, jako osoba, która doskonale wie – przecież w Komisji mamy przedstawicieli różnych regionów – co oznacza Polska Żegluga Morska dla Szczecina i dla całego naszego regionu. Mówiąc krótko, jest to srebro rodowe, które mamy i o które i jako samorządowcy, i jako mieszkańcy niewątpliwie będziemy walczyć. Żeby była jasność, pogorszenie sytuacji ekonomicznej w Polskiej Żegludze Morskiej to pogorszenie sytuacji ekonomicznej całego regionu, w związku z czym musimy na to zwrócić uwagę. Stąd nasza troska. Chciałbym uspokoić przedstawiciela ministerstwa, że nie przyjechaliśmy tutaj z szabelką, żeby ścinać głowy za to, co robiliście, za to, co robicie, tylko żeby porozmawiać, co w tej sytuacji zrobić, dlatego że rzeczywiście jest kilka pytań. To tytułem wstępu.

Jeżeli chodzi o bieżącą sytuację, zgadzam się. Chciałem zadać pytanie, chociaż nie wiem, dlaczego nie ma także pani kierownik. Jest to ważne pytanie: kiedy będzie wybór dyrektora, kiedy będzie sformułowana nowa rada pracownicza? Pewnie terminy tego w jakiś sposób są już przewidziane.

Druga rzecz to kwestia tego, czy gwałtowna zmiana zarządcy komisarycznego i powołanie kierownika pełniącego obowiązki nie powoduje jakichś turbulencji zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz firmy. Jak by nie patrzeć, firma funkcjonuje, są miliardy złotych obrotu, są miliardy złotych zobowiązań, są kredyty bankowe. Wiadomo, że tego typu zmiany w przypadku tego typu wielkich koncernów – pomimo tego że jest to przedsiębiorstwo państwowe, trzeba uznać, że jest to wielki koncern – zawsze powodują jakieś tam problemy, w związku z czym jest pytanie, czy w tym zakresie ministerstwo nie obawia się jakichś zagrożeń.

Trzecia rzecz to kwestia strategii Polskiej Żeglugi Morskiej, czyli tego, o czym w niektórych pytaniach też już była mowa. Myślę, że wielki problem quasi-konfliktu polega na tym, że chcemy rozmawiać z właścicielem i chcemy wiedzieć, jak Polska Żegluga Morska ma wyglądać w przyszłym roku, za dwa lata i za dziesięć lat. Chodzi nam o strategię rozwoju spółki. Mówię „spółki", ale jest to grupa kapitałowa. Chodzi nam o strategię rozwoju Polskiej Żeglugi Morskiej na najbliższe lata. Jak słusznie mówi pan doradca, oczywiście jest problem rynkowy, ale problem ten, problem frachtu, można przewidzieć. Po to odkłada się środki finansowe, zabezpiecza się je w momencie, kiedy jest górka, żeby kiedy jest dół, być na to przygotowanym. Każdy właściciel, każdy zarządzający taką strategię musi mieć. Mam wrażenie, że konflikt, o którym dzisiaj podskórnie negocjujemy, również z tego wynika.

W związku z tym moje pytanie jest proste: czy ministerstwo jest w stanie przedstawić nam w najbliższym czasie na posiedzeniu Komisji strategię dotyczącą rozwoju Polskiej Żeglugi Morskiej? Wyjdzie z tego kwestia dotycząca inwestycji promowych, zakupów statków, kwestia dotycząca polityki remontów statków. Są to rzeczy, które w mojej ocenie dzisiaj jesteśmy w stanie przedyskutować sobie w spokojnej atmosferze. Prawda jest taka, że strona społeczna – mam takie wrażenie na podstawie listów, o których mówili kolega Marchewka i kolega przewodniczący – również jest tym zaniepokojona. W mojej ocenie jest ona w stanie przyjąć nawet najgorszą informację, o ile informacja ta zostanie przekazana.

Po prostu o to chciałbym zaapelować, żeby nie zamiatać pod dywan tych wszystkich różnych rzeczy, żeby uczciwie sobie powiedzieć: OK, dzisiaj Polskiej Żeglugi Morskiej nie stać na zakup dziesięciu statków, niemniej być może stać – jeżeli w ogóle stać, dlatego że tego nie wiemy – na zakup trzech, czterech statków w najbliższym roku, dwóch czy trzech latach. Jest to coś, o czym powinniśmy dyskutować. Nie chciałbym, żeby nasza dyskusja polegała wyłącznie na tym, że mówimy, dlaczego promy idą do remontu na Ukrainę, a nie idą do stoczni Gryfia, dlaczego Polska Żegluga Morska dokonuje zakupów w tym miejscu, a nie w innym, dlaczego jest 200 pracowników, kiedy powinno być 800. Oczywiście to wszystko jest ważne, natomiast wynika to wprost z zarządzania firmą i z tego, co robił komisarz. Nie wiem, nie ma byłego komisarza. Pewnie moglibyśmy go zapytać, gdyż z całym szacunkiem, ale ministerstwo pewnie także nie wie, dlaczego promy idą na Ukrainę, a nie idą do stoczni Gryfia. Taką decyzję pewnie podjął komisarz, który stwierdził, że być może tam jest taniej, szybciej, lepiej. Nie wiem, w tej chwili mówię czysto teoretycznie.

Chciałbym, żebyśmy dzisiaj na uwadze mieli jedną rzecz. Trzeba zrobić wszystko, żeby firma funkcjonowała dalej, w związku z czym oczekiwałbym, żeby ministerstwo przede wszystkim przedstawiło strategię dotyczącą Polskiej Żeglugi Morskiej, a dopiero potem żebyśmy mogli podyskutować o wszystkich różnych szczegółowych rzeczach. Dzisiaj oczywiście będą odpowiedzi na pytania, ale mam wrażenie, że niczego nie wniosą, szczególnie w zakresie tego, czy Polska Żegluga Morska obecnie jest w bezpiecznej sytuacji, czy nie jest w bezpiecznej sytuacji. W mojej ocenie w odpowiedzi na pytanie, czy jest w bezpiecznej sytuacji, oświadczenie powinien złożyć właściciel, który analizuje wszystkie rzeczy. Powinien przedstawić nam koncepcję rozwoju firmy na najbliższe lata, o co bardzo bym prosił w formie wniosku Komisji. Proszę o przedstawienie aktualnej sytuacji oraz przedstawienie strategii rozwoju do 2030 r.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł przewodniczący Arkadiusz Marchewka. Czy jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Dobrze. Proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Uważam, że przedstawienie sytuacji finansowej nie może się odbywać bez przedstawienia ewentualnych planów strategicznych dotyczących działalności firmy. Kiedy składaliśmy wniosek z prośbą o przedstawienie sytuacji finansowej i kadrowej, nie chodziło tylko o to, żebyśmy dostali krótkie pismo i kilka zdań na temat tego, że w danym przedsiębiorstwie pracuje kilkaset osób, tylko żebyśmy usłyszeli, jakie są plany dotyczące rozwoju Polskiej Żeglugi Morskiej, szczególnie

po zakończeniu okresu tzw. zarządzania komisarycznego. To było kluczowe, a nie tylko i wyłącznie sucha, krótka informacja.

Dodam jeszcze – odniosę się do tego, co powiedziała pani dyrektor – we wniosku, który przygotowaliśmy, było jasno stwierdzone (mogę tutaj dodać: w uzasadnieniu wniosku znalazła się informacja), że nasze wątpliwości budziło właśnie to, że propozycje zmian w Polskiej Żegludze Morskiej są spowodowane planami stworzenia spółki Polskie Promy. Było to jasno wskazane. Jest to paląca sprawa, której wyjaśnienia oczekują parlamentarzyści, strona społeczna i załoga. Chciałbym powiedzieć o tym, że nie można rozpatrywać sytuacji finansowej bez przedstawienia informacji na temat owych planów. Jeżeli dotychczasowy zarządca komisaryczny mówi wprost, zacytuję: „Nie założyliśmy żadnej spółki z bardzo prostego powodu. Założenie spółki przez PŻM i przekazanie tam środków przekracza tzw. kowenanty bankowe i grozi upadłością firmy od ręki", to jeżeli mówimy o sytuacji finansowej, nie chodzi o to, żeby przedstawić, jaki jest stan aktywów na dany dzień, tylko jakie są plany związane z rozwojem i działalnością spółki. Jeżeli po przekazaniu takiej informacji ktoś, kto zarządza firmą, przestaje nią zarządzać, to mamy wątpliwość, że pan minister za wszelką cenę dąży właśnie do tego, żeby powołać spółkę, która będzie miała wątpliwe efekty ekonomiczne, a jednocześnie zagrozi rozwojowi i funkcjonowaniu nie tylko Polskiej Żeglugi Morskiej, ale także Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście czy spółki Polferries. Widzicie państwo, że sprawa nie trzyma się kupy.

Jeżeli popatrzymy na zaangażowanie i plany pana ministra w tym zakresie, to sytuacji finansowej nie można rozpatrywać w oderwaniu od tej sprawy. Dzisiaj ta sprawa, ta kwestia będzie miała kluczowe, fundamentalne znaczenie dla przedsiębiorstwa. Jako parlamentarzyści oczekujemy przedstawienia strategii dążenia do tego celu. Dzisiaj przedstawienie suchych informacji, które dostaliśmy, zresztą kilka dni temu, na piśmie, nie jest żadną nowością i niczym, co pozwalałoby nam powiedzieć, że jesteśmy spokojni, że wszystko jest w porządku. Jeżeli pan minister się nie pojawia, jeżeli jak powiedział pan przewodniczący Dubiński, ze strony zarządcy komisarycznego są udzielane tak bardzo niepokojące informacje, nie oczekujemy tego, żeby było powiedziane, że wszystko jest super, że pracuje tam kilkaset osób, tylko żeby pan minister jasno powiedział jako nadzorujący największego polskiego armatora, jakie ma wobec niego plany. Chyba zajmuje się tym na co dzień i na bieżąco powinien nam o tych sprawach mówić. Dzisiaj jest to tak bardzo oczywiste, że tym bardziej się dziwię, że nie możemy na ten temat uzyskać żadnej informacji.

Korzystając z tego, że mam możliwość zabrania głosu, chciałbym też zwrócić się do pani dyrektor, która być może będzie znała odpowiedź na to pytanie. Dzisiaj system zatrudniania polskich marynarzy jest systemem, który nie daje stabilności zabezpieczenia społecznego dla marynarzy. Dzisiaj jest to kluczowe wyzwanie. Jednym z warunków tzw. planu naprawczego, o którym niewiele wiemy – liczyliśmy, że pan minister go przedstawi, ale nie zrobił tego – było między innymi zabranie dodatku dla marynarzy, który o ile dobrze pamiętam, wynosił 120 dolarów. Marynarze właśnie za ten dodatek mogli wykupywać ubezpieczenie społeczne, po prostu opłacać ubezpieczenie, którego firma im nie opłacała. W planie naprawczym ta część została zamrożona i dalej tego nie ma. Jak powiedział pan kapitan Dubiński, sprawa ta pojawiała się na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego i również pozostała bez odpowiedzi. Wobec tego dzisiaj jest to jedno z pytań, które nurtują załogę przedsiębiorstwa, kilka tysięcy osób, które pływają na polskich statkach na morzach całego świata.

Moim zdaniem jest to kluczowe, jeżeli chodzi o poważne potraktowanie strony społecznej. Jeżeli pani dyrektor je posiada, to poproszę o informacje dotyczące właśnie tych wątpliwości, które przedstawiała również strona społeczna, chociażby w aspekcie, o którym powiedziałem, zabezpieczenia społecznego, jak sprawa ta wygląda, jak państwo jako ministerstwo zamierzacie rozwiązać tę sprawę, dlatego że niewątpliwie ma ona wpływ na sytuację finansową spółki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pan przewodniczący Jerzy Wilk. Następnie pan poseł Artur Łącki.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Chciałbym sprostować kilka informacji, które padły na sali, między innymi ze strony pana posła. Byłem członkiem Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w poprzedniej kadencji. W większości posiedzeń pan minister brał udział osobiście lub uczestniczył któryś z wiceministrów. Pan nie był członkiem Komisji, w związku z czym chciałbym sprostować, iż sytuacja była taka, że na każdym posiedzeniu był albo pan minister Gróbarczyk, albo któryś z wiceministrów, którzy reprezentowali pana ministra. Nie chcę usprawiedliwiać pana ministra, ale dał na piśmie upoważnienie pani dyrektor. Zdarzają się takie sytuacje. Jest to czasochłonna praca. Skoro ma zaufanie do pani dyrektor, jest pewien, że udzieli ona wyczerpujących informacji, to dajmy szansę pani dyrektor, żeby to wyjaśniła, odpowiedziała na pytania, które państwo zadali. To jedna sprawa.

Druga sprawa dotyczy planu naprawczego. Były minister Paweł Brzezicki w ubiegłej kadencji był wiceministrem. Właśnie dlatego został skierowany na zarządcę komisarycznego. I załoga Polskiej Żeglugi Morskiej – były takie sygnały – i pan minister mieli zaufanie, że poradzi sobie z sytuacją, która była dramatyczna. Wszyscy muszą przyznać, że sytuacja była zła, szczególnie sytuacja ekonomiczna. Z oświadczeń, które teraz padają, wynika, że zarządca komisaryczny sprawdził się w tej roli.

Głos z sali:

To czemu został odwołany?

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Jest to decyzja pana ministra. Właściciel zawsze może odwołać w dowolnym czasie. Pan minister doszedł do wniosku – jest to moja opinia, nie pana ministra, ale tak mogę myśleć – że skoro wypełnił swoją rolę, program naprawczy trwał trzy lata, został zrealizowany, wszystkie wskaźniki pokazują, że sytuacja w przedsiębiorstwie znacznie się poprawiła, to jego misja została zakończona. W wyjaśnieniu jest wyraźnie napisane, że w dniu 13 grudnia 2019 r. został powołany tymczasowy kierownik przedsiębiorstwa, którego działalność będzie trwała nie dłużej niż cztery miesiące. Tak jest napisane w wyjaśnieniach. W tym czasie zostaną przeprowadzone wszystkie działania, które doprowadzą do powołania stabilnych władz przedsiębiorstwa państwowego, czyli dyrektora generalnego bądź prezesa oraz wszystkich organów przedsiębiorstwa. Chciałbym wyraźnie podkreślić, że decyzje są w rękach ministra, minister o tym decyduje. Przedsiębiorstwo jest w znacznie lepszej sytuacji niż poprzednio.

Jest osoba upoważniona. Pewnie, że pan przewodniczący ma rację, iż najlepiej, gdyby zawsze był jeden z wiceministrów czy pan minister osobiście. Tym razem, jak pan słusznie zauważył, dajmy szansę pani dyrektor przedstawić obecną sytuację Polskiej Żeglugi Morskiej. Stwierdzenia, które wcześniej padały z sali, są nieprawdziwe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Artur Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, szanowni goście, najpierw chciałbym podziękować panu przewodniczącemu za to, że powiedział, iż jeżeli następnym razem nie będzie pana ministra lub wiceministra, w ogóle nie będziemy zwoływać posiedzenia Komisji lub będziemy je odwoływać. Myślę, że jest to bardzo dobre, dlatego że jeżeli chodzi o to, co robi pan minister, czyli to, że nawet nie jest w stanie powiadomić strony społecznej, że dzisiaj nie będzie go na spotkaniu, że nie będzie żadnego ministra – nie chcę tutaj mówić o kulturze osobistej, ale normalnie urąga to posłom i gościom, którzy zostali zaproszeni.

Muszę zadać pytania mojego przyjaciela Andrzeja Zielińskiego, mieszkańca Szczecina i byłego pracownika Polskiej Żeglugi Morskiej, który niestety nie doczekał mojej kadencji w Sejmie, jak też pytania innych ludzi, którzy się o to do mnie zwracali. Będą to pytania

naiwne, ale proszę państwa, takie pytania zadają mieszkańcy Szczecina i województwa zachodniopomorskiego.

Pierwsze pytanie do pana ministra jest następujące. Chciałbym uzyskać odpowiedź na piśmie, jeżeli będzie to odpowiedź potwierdzająca, to łącznie z dokumentami, które to potwierdzają. Czy statki, jakimi dysponuje Polska Żegluga Morska, są własnością Polskiej Żeglugi Morskiej? Nie interesuje mnie odpowiedź: tak – i koniec. Jeżeli tak, to wiemy, że jeżeli ktoś jest właścicielem nieruchomości, może okazać wypis z rejestru gruntów lub inne dokumenty. Chciałbym zobaczyć takie aktualne dokumenty. Jest to pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Wydawało mi się, że przedsiębiorstwo jest dosyć dużym przedsiębiorstwem, a państwo tutaj podaliście, że zatrudniacie trochę ponad 200 osób. Chciałbym zapytać o marynarzy na statkach, ponieważ statków jest sporo. Czy marynarze ci są pracownikami firmy, czy nie są pracownikami? Na jakich zasadach pracują? Jeżeli pracują na jakichś dziwnych umowach kontraktowych, to któregoś pięknego dnia możecie się obudzić z ręką w nocniku. Będziecie mieli na czym pływać, zakładając, że statki są wasze, ale nie będziecie mieli kim pływać. Wtedy, nie wiem, znowu będziemy robili posiedzenie Komisji, znowu będziemy rok czy dwa lata czekali na odpowiedź. Na zadane pytania proszę jak najszybciej o odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Czy pani dyrektor chciałaby zabrać głos, ustosunkować się do wypowiedzi? Proszę bardzo, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Agnieszka Trzaskalska:

Pokrótce, panie przewodniczący. Większość pytań, które padły na sali, jest na tyle szczegółowych, że będziemy zgodnie… Mikrofon jest włączony. Teraz lepiej? Pokrótce odniosę się do zagadnień kolejno podnoszonych przez państwa. Panie przewodniczący, jeżeli chodzi o kwestie pracownicze, jak rozumiem, zawsze przy programie restrukturyzacji są to bardzo trudne tematy, szczególnie jeżeli chodzi o wynagrodzenia, dodatki, potencjalne cięcia, wprowadzenie programu w spokoju społecznym. Mam nadzieję, że udało się w miarę spokojnie przejść przez ostatnie trzy lata. Dzięki załodze wyniki wyglądają tak, jak wyglądają. Mam również nadzieję, że po wyłonieniu dyrektora przedsiębiorstwa współpraca będzie się układała jeszcze lepiej.

Jeżeli chodzi o korektę poziomu zatrudnienia, oczywiście sprawdzimy to. W tej chwili nie chcę się do tego odnosić. Bez zasięgnięcia szczegółowych informacji w samej Polskiej Żegludze Morskiej trudno mi odnosić się do ewentualnych błędów w przedstawionym materiale.

Panie Rafale, kwestie poruszane przez pana są kwestiami stricte operacyjnymi, bardzo szczegółowymi. Postaram się sprostać wyzwaniu i przedstawić panu informacje, ale na pierwszy rzut oka większość z nich stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa, szczególnie jeżeli chodzi o finansowanie zewnętrzne, warunki kredytowe, chociażby kwestie prowizji w przypadku remontów. Postaram się, ale nie obiecuję, że w pełni zaspokoimy pana oczekiwania – ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa.

Jeżeli chodzi o pytania pani poseł dotyczące rady pracowniczej, dyrektora, wyboru organów przedsiębiorstwa, są to kwestie bardzo dokładnie, bardzo szczegółowo uregulowane w statucie przedsiębiorstwa oraz w dwóch ustawach, ustawie o przedsiębiorstwach i ustawie o samorządzie załogi przedsiębiorstwa. Wybór jest kilkuetapowy, jest bardzo skomplikowany. Jest to kwestia wyłonienia najpierw rady delegatów poprzez głosowanie powszechne wszystkich pracowników przedsiębiorstwa. Dopiero rada delegatów przystępuje do wyłonienia rady pracowniczej. Z kolei rada pracownicza będzie przeprowadzała konkurs, w którym jak najszybciej, mam nadzieję, będzie wyłoniony dyrektor przedsiębiorstwa.

W tej chwili czekamy na bardzo szczegółowy scenariusz przygotowywany przez kierownika tymczasowego. Przy okazji – kierownik tymczasowy, który został wyłoniony na okres nie dłuższy niż do momentu wyboru dyrektora, ale nie na dłużej niż na cztery miesiące, jest dedykowany głównie do tego, żeby zamknąć okres naprawczy w przedsię-

biorstwie i doprowadzić do wyłonienia organów normalnie funkcjonującego przedsiębiorstwa, w tym przede wszystkim, szanowni państwo, przywrócenia uprawnień radzie pracowniczej. To, co mieliśmy przez trzy lata, to było skupienie władzy w ręku zarządcy komisarycznego, czego wymagała sytuacja przedsiębiorstwa. Natomiast to, co chcemy zrobić, to przywrócenie władzy również radzie pracowniczej. Przede wszystkim są to bardzo szerokie kompetencje wynikające i z ustawy, i ze statutu przedsiębiorstwa. Wobec tego trudno mi zrozumieć obiekcje wobec zamknięcia zarządu komisarycznego, obiekcje wobec naszych decyzji, jeżeli chodzi o kierownika tymczasowego. Ale to tylko taka dygresja.

Pani poseł, oczywiście postaramy się przedstawić to na piśmie razem z harmonogramem, jak tylko dostaniemy od kierownika tymczasowego rozpisany harmonogram poszczególnych działań.

Plany połączenia Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Szanowni państwo, mogę się wypowiadać z poziomu wicedyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego – nic nie słyszałam o takich planach.

Czy będzie komercjalizacja? Szanowni państwo, komercjalizacja Polskiej Żeglugi Morskiej jest wykluczona z poziomu ustawowego.

Poseł Artur Łącki (KO):

Dlaczego?

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Agnieszka Trzaskalska:

Trudno mi powiedzieć, szanowny panie pośle.

Poseł Artur Łącki (KO):

Trzeba zmienić ustawę.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Agnieszka Trzaskalska:

Z ustawy wynika, że jest to niemożliwe.

Poseł Artur Łącki (KO):

Od czego tutaj jesteśmy, pani dyrektor?

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Agnieszka Trzaskalska:

Pan poseł Dariusz Wieczorek pytał o to, kiedy będzie powołanie organów korporacyjnych oraz o strategię Polskiej Żeglugi Morskiej. Jeżeli chodzi o organy korporacyjne, jak już wcześniej wyjaśniłam, to procedura, która jest robiona przez kierownika tymczasowego, ma zmierzać, szanowni państwo, do wyłonienia dyrektora przedsiębiorstwa w powszechnym, otwartym postępowaniu. Jak pisaliśmy, będziemy chcieli, żeby nowy dyrektor przedsiębiorstwa kontynuował inicjatywy restrukturyzacyjne, szczególnie ze względu na potencjalną sytuację na rynku frachtowym. Panie Rafale, nie będzie tak, że nagle urywamy program naprawczy, że będzie dyskontynuacja. Nie, nie. Mam nadzieję, że wszystkie inicjatywy będą kontynuowane. Natomiast sama strategia Polskiej Żeglugi Morskiej oraz plany na przyszłość to już rola nowego dyrektora, który, mam nadzieję, zostanie jak najszybciej wyłoniony.

Panie przewodniczący, panie pośle, plany rozwoju i strategia Polskiej Żeglugi Morskiej. Wyjaśnienia jak wyżej.

System zatrudnienia polskich marynarzy to kwestia operacyjna. Jeżeli chodzi o kwestię dodatku, dzisiaj nie podejmuję się udzielenia odpowiedzi. Oczywiście sprawdzimy to i postaramy się jak najszybciej odpowiedzieć panu na piśmie. Dobrze?

Pan poseł Artur Łącki pytał, czy statki są własnością Polskiej Żeglugi Morskiej i czy marynarze są pracownikami Polskiej Żeglugi Morskiej. Grupa kapitałowa Polskiej Żeglugi Morskiej – przedsiębiorstwa państwowego, nie chcę skłamać, składa się z kilkudziesięciu podmiotów. Zgodnie z obowiązującym systemem, jeżeli chodzi o tego typu podmioty, statki są własnością spółek z grupy kapitałowej na różnym poziomie korporacyjnym. Na sto procent mogę powiedzieć, że bezpośrednio nie są własnością przedsiębiorstwa państwowego, stanowią natomiast element kapitału grupy kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej – przedsiębiorstwa państwowego.

Jeżeli chodzi o marynarzy, o to, czy są pracownikami, również odpowiemy na piśmie, ponieważ zależy to od tego – panie dyrektorze, proszę mnie wspomóc – w jakim zakresie marynarze są zatrudniani. Tak? Dyrektor Waldemar Stawski, Polska Żegluga Morska.

Szef Biura Finansowego Polskiej Żeglugi Morskiej Waldemar Stawski:

Waldemar Stawski.

Szanowni państwo, w Polskiej Żeglugi Morskiej są dwie grupy pracowników. W większości są to pracownicy Polskiej Żeglugi Morskiej, którzy są na urlopach bezpłatnych. Zawsze mogą wrócić do przedsiębiorstwa państwowego, aczkolwiek, jak pani dyrektor wspomniała, jest to przedsiębiorstwo globalne, działające na najstarszym i największym rynku konkurencyjnym świata, w związku z czym dostosowuje się do modelu funkcjonowania, w którym funkcjonuje również nasza konkurencja. Jest to temat niejednokrotnie omawiany z naszymi partnerami, naszymi kolegami ze związków zawodowych. Oczywiście zagadnienia praw związanych z prawem krajowym oraz beneficjum, które otrzymuje marynarz w związku z pracą za granicą, trzeba równoważyć. Trzeba marynarzowi dać prawo wyboru, czy chce być pod polskim PIT-em i polskim obciążeniem ZUS-owskim, czy wybiera inne rozwiązania, np. w Unii Europejskiej. Mamy także marynarzy z innych krajów Unii Europejskiej – w liczbie około 100 osób. Są to konkretnie obywatele krajów obecnie będących w Unii Europejskiej.

Większość naszych marynarzy jest pracownikami Polskiej Żeglugi Morskiej – przedsiębiorstwa państwowego. Są oni oddelegowani lub są na urlopie bezpłatnym w celu wykonywania pracy w spółkach zagranicznych Polskiej Żeglugi Morskiej. Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Agnieszka Trzaskalska:

Dziękuję. Jeżeli chodzi o zagadnienia, które zostały poruszone na sali, to chyba wszystko. Co do reszty, jak obiecałam, postaramy się jak najszybciej udzielić zainteresowanym odpowiedzi na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Jeszcze pan Rafał? Bardzo proszę.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję pani dyrektor za pani bardzo ciepły komentarz. Cenię sobie zabranie przez panią głosu w tej sprawie, niemniej chciałbym powiedzieć tak. Nie chodzi mi o to, żebyście państwo wrzucali w przestrzeń publiczną wszystkie detale. Chciałem tylko powiedzieć jedną rzecz. Chodzi mi o to, żebyście państwo jako ministerstwo, jako właściciel zrobili kontrolę, której do tej pory nie było. Nie jest to uwaga do pani, ale muszę powiedzieć, że wiem, iż ministerstwo generalnie nie ma żadnej kontroli nad przedsiębiorstwem państwowym Polska Żegluga Morska.

Chodzi mi o trzy rzeczy. Pierwsza sprawa to sprawdzenie umów trustowych. Co się dzieje w trustach? Czy w trustach jest wpisane, że właścicielem statków, zarządzającym statków są podmioty z grupy Polskiej Żeglugi Morskiej, czy są tam wpisane banki? Jeżeli pani chce, mogę pani dać całą listę banków, które powinny tam być wpisane. Jeżeli są tam wpisane banki, to oznacza to, że Polska Żegluga Morska utraciła kontrolę nad swoją flotą. Mówię o 34 statkach. Jeżeli dalej są tam wpisane firmy z grupy Polskiej Żeglugi Morskiej, to znaczy, że wszystko jest w porządku. Chodzi mi o to, żebyście państwo to sprawdzili.

Drugi temat. Chodzi o sprawę remontów na Ukrainie. Jak wiemy, w październiku 2018 r. wszystkie statki poszły do remontu na Ukrainę. Moje pytanie jest następujące. Nie chcę, żeby ktoś ujawniał mi kwoty i prowizje, ponieważ je znam. Chodzi mi o to, żeby ktoś sprawdził, czy kwoty te są księgowane w różnych spółkach Polskiej Żeglugi Morskiej. Jest to sprawa do kontroli dla państwa.

Trzecia bardzo ważna sprawa. Chodzi o to, żeby ktoś z państwa sprawdził, na jakiej podstawie w roku 2017 powstał wynik finansowy grupy Polskiej Żeglugi Morskiej. Mowa o kwocie 117 mln zł. Wiem jedną rzecz. Biorąc pod uwagę sytuację na rynkach frachtowych oraz to, że Polska Żegluga Morska ma bardzo dużo statków masowych, które niestety generują straty, chciałem wówczas spytać – mówię o 2017 r. – na jakiej bazie

powstał taki wynik finansowy. Chodzi o dwa czynniki. Chodzi o przeszacowanie środków trwałych, czyli przeszacowanie floty. Jest to jeden temat. Chodzi także o rezerwy uczynione za 2016 r. na tzw. porzucenie statków w stoczniach chińskich, które następnie rozwiązano w roku 2017.

Jestem po analizie wyników finansowych. Zresztą muszę państwu powiedzieć, że wyniki za 2017 r. pojawiły się w KRS-ie dlatego, że poszedłem do KRS-u w roku 2019 i pisemnie zwróciłem się o to, żeby wyniki te zostały ujawnione, ponieważ w ogóle ich nie było. Mogę to udowodnić, mam na to dokumenty. Jeżeli ktoś nie wierzy, mogę to pokazać.

Chodzi mi o to, żebyście państwo zrobili kontrolę na trzech wskazanych polach i sprawdzili to. Nie twierdzę, że trzeba to wrzucać w przestrzeń publiczną, ale uważam, że posłowie z Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w poufnej formie powinni dostać takie dokumenty i zapoznać się z nimi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Chciałbym doprecyzować moje pytanie. Jest ono akurat zbieżne z pytaniem pana Zahorskiego. Jeżeli Polska Żegluga Morska nie jest właścicielem statków, to chciałbym się dowiedzieć, kto jest właścicielem statków. Chciałbym się dowiedzieć, kto jest właścicielem właścicieli statków, że tak powiem. Może się okazać, że właściciel statków jest inny niż Polska Żegluga Morska.

Druga sprawa dotyczy pracowników. Pan, który siedzi naprzeciw mnie, mówił o pracownikach. Nie chodzi o to, że jest pan tyłem, tylko w ten sposób pana wskazałem, przepraszam bardzo. Wobec tego może z drugiej strony. Może poproszę o odpowiedź na piśmie, jakie składki na ZUS Polska Żegluga Morska płaciła za ostatnie cztery lata.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Myślę, że są to pytania, na które będziemy oczekiwali odpowiedzi na piśmie.

W sprawie pierwszego punktu pani marszałek zwróciła się do nas o wyrażenie opinii. klub parlamentarny Koalicja Obywatelska zgłosił wniosek o przedstawienie informacji na posiedzeniu Sejmu. Musimy przegłosować wniosek, czy rzeczywiście informacja na ten temat powinna trafić pod obrady Wysokiej Izby. Formalnie odczytam wniosek. Przystępujemy do głosowania nad wnioskiem klubu parlamentarnego Koalicja Obywatelska o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu informacji na temat sytuacji kadrowej i ekonomicznej w Polskiej Żegludze Morskiej – przedsiębiorstwie państwowym oraz przyczyn powołania w tym przedsiębiorstwie tymczasowego kierownika w miejsce zarządcy komisarycznego. Rozumiem, że wniosek jest jasny.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy mogę go rozszerzyć, czy nie?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Nie sądzę. Jest to wniosek, który wcześniej państwo składaliście jako wnioskodawcy. Ewentualnie w trakcie pytań na posiedzeniu plenarnym będziecie państwo jeszcze mogli rozszerzyć zakres wniosku. Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Biorąc pod uwagę to, że dzisiaj nie ma pana ministra, że nie zaszczycił nas swoją obecnością, nie przedstawił nam szczegółowych informacji, które powinny zostać przedstawione przez ministerstwo, szczególnie w kontekście sprawy planów rozwojowych i przekazywania środków finansowych Polskiej Żeglugi Morskiej na realizację innych inicjatyw, które są związane z planami pana ministra, uważam, że wniosek ten powinien zostać rozpatrzony ponownie na posiedzeniu plenarnym Sejmu, żeby pan minister miał okazję oraz możliwość osobistego odniesienia się do pytań, które padły dzisiaj na tej sali, do pytań, które zostały przedstawione przez parlamentarzystów, przez stronę społeczną. Oczekujemy od pana ministra, żeby rzetelnie podszedł do tej sprawy, a nie lekceważył

nas jako parlamentarzystów oraz tych wszystkich, którzy są żywo zainteresowani funkcjonowaniem przedsiębiorstwa Polska Żegluga Morska.

Chciałbym także podziękować pani dyrektor za udzielenie informacji. Pani dyrektor wskazała szczegóły na tyle, na ile była w stanie wskazać, za co dziękuję, ale nasze oczekiwania wobec pana ministra są zdecydowanie większe, dlatego że to on ponosi odpowiedzialność za funkcjonowanie gospodarki morskiej w naszym kraju. Polska Żegluga Morska jest kluczowym przedsiębiorstwem właśnie w tym obszarze. Popieram wniosek o skierowanie tego punktu na posiedzenie plenarne Sejmu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Kto jest za tak przedstawionym wnioskiem, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Proszę o wyniki.

Sekretarz Komisji Jolanta Ostrowska:

Za 7 głosów, 3 głosy przeciwne, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Informuję, że Komisja podjęła decyzję o tym, żeby pani marszałek przedstawić opinię o przedstawieniu informacji na posiedzeniu plenarnym.

Przystępujemy do realizacji drugiego punktu, dotyczącego kwestii Stoczni Szczecińskiej i Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Bardzo proszę panią dyrektor Agnieszkę Trzaskalską o udzielenie informacji.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Agnieszka Trzaskalska:

Szanowni państwo, pozwoliliśmy sobie przedstawić państwu krótki materiał na temat sytuacji w obu stoczniach. Materiał trzyma formę dotychczas przedstawianego, jeżeli chodzi o poprzednią kadencję, państwo posłowie to wiecie.

Na wstępie chciałabym zaznaczyć jedną rzecz. Dwie stocznie, czyli Morska Stocznia Remontowa Gryfia oraz Stocznia Szczecińska Sp. z o.o., są własnością Funduszu Rozwoju Spółek. Alokacja aktywów stoczniowych została sfinalizowana w 2018 r. Fundusz Rozwoju Spółek SA to sto procent udziałów Skarbu Państwa. Prawa z akcji i udziałów wykonuje Fundusz Rozwoju Spółek.

Jeżeli chodzi o Morską Stocznię Remontową Gryfia, sytuacja finansowa została przedstawiona w tabeli. Strata netto na koniec listopada 2019 r. wyniosła ponad 4,5 mln zł. Jeżeli chodzi o plany, to tak naprawdę kluczową kwestią w tej chwili dla Gryfii pozostaje wyposażenie stoczni w nowy dok. Tak naprawdę jest to podstawowa kwestia, jeżeli chodzi o zakupy w kolejnych latach.

W materiale zostały pokrótce przedstawione zarówno zagadnienia handlowe, jak i zagadnienia operacyjne. Jeżeli chodzi o bieżącą działalność operacyjną, do grudnia zeszłego roku stocznia remontowa zrealizowała 148 projektów remontowych. W następnych miesiącach w planach remontowych jest rozpoczęcie realizacji kolejnych, już zakontraktowanych 16 projektów.

Zmieniliśmy też statut, jeżeli chodzi o kwestie formalnoprawne.

Jeżeli chodzi o sytuację w Stoczni Szczecińskiej Sp. z o.o., to również jest spółka z grupy kapitałowej Funduszu Rozwoju Spółek. Jeżeli chodzi o wyniki finansowe, są one stabilne. W kolejnych latach spółka odnotowuje zyski, jeżeli chodzi o zysk netto. Ma przyzwoity wynik EBITDA. Jeżeli chodzi o zagadnienia handlowe, tak naprawdę kontynuuje dotychczasową działalność, która w głównej mierze polega na wynajmie hal, nabrzeży, pochylni i magazynów. Dąży do tego, żeby stopień wykorzystania posiadanych aktywów był na jak najwyższym poziomie. Majątek jest wolny od obciążeń.

Jeżeli chodzi o zagadnienia operacyjne, pozwoliliśmy sobie w sześciu punktach wymienić najważniejsze elementy, które są obecnie realizowane. Jeżeli chodzi o plany rozwojowe, w tej chwili jest opracowywany plan rzeczowo-finansowy na 2020 r. Tak naprawdę kluczową kwestią będzie jak najlepsza komercjalizacja posiadanych aktywów.

Jeżeli chodzi o kwestie stoczni, to właściwie tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Otwieram dyskusję. Kto z zaproszonych gości chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Przepraszam, że jeszcze raz zabieram głos. Krótko. Tym razem jako wiceprzewodniczący Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Szczecinie.

Chciałbym przypomnieć, że temat stoczni, o której tutaj mówimy, ciągnie się już dziesięć czy dwanaście lat. Stocznia przeżyła kilkanaście reorganizacji, kilkadziesiąt zmian dyrektorów. Można powiedzieć, że dzięki owym zmianom sytuacja nie uległa większej poprawie. Cały czas rozmawiamy, co stocznia ma zrobić. O budowie promów w stoczni na terenie województwa zachodniopomorskiego precyzyjnie pisał akurat pan minister, później komisarz Paweł Brzezicki. Pisał, co jest potrzebne i w jakim tempie można to zrobić.

Z jednej strony jako związkowiec chciałbym powiedzieć, że pracownicy cały czas mają nadzieję na pracę, na stałą pracę – i to powinniśmy im zapewnić, ponieważ państwo za to odpowiada. Jest to jedna sprawa.

Druga sprawa. Chciałbym państwu powiedzieć, że jestem absolwentem Politechniki Szczecińskiej. Kończyłem specjalizację: siłownie okrętowe, w zasadzie projektowanie siłowni okrętowych. Później z racji praktyki była to eksploatacja siłowni okrętowych. Patrząc na to, co w tej chwili dzieje się w stoczni i w ogóle w naszym przemyśle okrętowym, chciałbym zauważyć, że przez dwadzieścia lat wszyscy, wspólnie, łącznie z moim poprzez głosowania i różne inne rzeczy udziałem, zniszczyliśmy przemysł okrętowy. Przecież w kraju nie mamy przemysłu okrętowego. Dwa lata temu byłem u Cegielskiego. Powiedzieli, żebym zapomniał o jakichkolwiek silnikach okrętowych. Zamech Elbląg, czyli śruby nastawne, wały pośrednie itp. – nie istnieje. Wszystkie zakłady produkujące urządzenia na licencji Lavala, typu wirówki i urządzenia pomocnicze – nie istnieją. Zakładów urządzeń okrętowych w województwie zachodniopomorskim, Barlinka – też już nie ma.

Powiem tak. Obecny rząd zrobił wiele dobrych rzeczy. Dziwi mnie chęć omnipotencji rządowej, że chcemy zrobić wszystko. Jeżeli chcemy odbudować stocznie i chcemy zrobić to porządnie, to należy to zrobić od początku, powoli. Trzeba ustabilizować kadrę, trzeba mieć kadrę od najniższej, od tych, którzy będą przykręcać śruby i spawać, do tych, którzy to zaprojektują. W dzisiejszym CBKO w Szczecinie jest firma medyczna, w tych budynkach nie ma inżynierów, szanowni państwo. Jeżeli chcemy to robić, zróbmy to porządnie. Tak to widzę.

Powiem tak. Jako wierzący katolik wierzę w cuda, natomiast technika i wymagania morskie niestety nie pozwalają na to, żeby cuda się zdarzyły. A więc wróćmy do rzeczywistości i rozpocznijmy pracę od podstaw. Zacznijmy od tego, jak było tutaj wspomniane w sprawozdaniu, że robi się holowniki. Powoli, powoli dojdziemy do wysokich statków. Promy z punktu widzenia IMO, z punktu widzenia przepisów, z punktu widzenia własnej eksploatacji różnych statków – to są bardzo skomplikowane urządzenia, wymagające odpowiedzialności za to, co się robi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję, panie kapitanie. Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

Szef Biura Finansowego Polskiej Żeglugi Morskiej Waldemar Stawski:

Chciałbym tylko sprostować informację, której udzielił pan redaktor Rafał Zahorski w sprawie braku jakichkolwiek sprawozdań w KRS-ie Polskiej Żeglug Morskiej. W związku z tym informuję, że zgodnie z informacją bieżącą w KRS-ie mają państwo podane daty, kiedy dane sprawozdanie zostało złożone. Informacja jest od 2005 r. Polska Żegluga Morska – przedsiębiorstwo państwowe również w okresie zarządu komisarycznego zawsze terminowo składała wszystkie sprawozdania do KRS-u. Faktycznie poinformowałem pytających na forum Rady Dialogu Społecznego w roku 2017, że wszystkie dane o przedsiębiorstwie są w Krajowym Rejestrze Sądowym. Dopiero wówczas niektórzy z państwa ruszyli, żeby to zobaczyć, poszli zobaczyć, że są. A więc nie jest prawdą, że cokolwiek było złożone chociażby z jednodniowym opóźnieniem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Oczywiście pan Rafał Zahorski. Bardzo proszę.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Przedstawię panu dokumenty, jeżeli jest pan zainteresowany. Dnia 27 lutego 2019 r. w XIII wydziale gospodarczym KRS sądu rejonowego w Szczecinie złożyłem prośbę o to, żeby upubliczniono wyniki Polskiej Żeglugi Morskiej, grupy kapitałowej oraz przedsiębiorstwa państwowego Polska Żegluga Morska za 2017 r. Wyniki za 2017 r. i grupy, i przedsiębiorstwa państwowego, proszę państwa, wpłynęły – uwaga – dopiero we wrześniu. Zostały zatwierdzone przez KRS w grudniu. Następnie zostały opublikowane dokładnie 27 lutego. Jestem w stanie to udokumentować. W dokumentach mam print screeny także z eKRS-u, mogę to pokazać, to nie jest tajemnica. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Pan poseł Wieczorek. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

W tej chwili dyskutujemy o terenach stoczniowych czy postoczniowych. Rozmawiamy o dwóch podmiotach gospodarczych. Jest jeszcze trzeci, czyli spółka ST3. Państwu, którzy nie wiedzą, jak to funkcjonowało, powiem, że jeden duży teren Stoczni Szczecińskiej to dzisiaj park przemysłowy i stocznia Gryfia. Część terenów została przekazana, jeżeli chodzi o funkcjonowanie, ST3 Offshore.

Dzisiaj rozmawiamy o dwóch podmiotach, żeby była jasność. Trzeci podmiot, czyli ST3 Offshore złożył wniosek o upadłość firmy, co nas niestety bardzo martwi. Żeby była jasność, jest to najnowocześniejszy podmiot, ponad 400 mln zł inwestycji. To też jest temat, o którym powinniśmy podyskutować, pewnie na następnym posiedzeniu Komisji.

Wracając do dwóch omawianych podmiotów, po pierwsze, jeżeli chodzi o stocznię Gryfia, myślę, że podobnie jak w przypadku Polskiej Żeglugi Morskiej powinniśmy poprosić o naprawdę spokojną dyskusję, spokojną rozmowę, spokojne rozważenie tego, czy dzisiaj jest sens kontynuowania jakiegokolwiek projektu budowy promu. Czy to rzeczywiście ma ekonomiczne uzasadnienie? Czy rzeczywiście jesteśmy do tego przygotowani, jak mówił mój przedmówca, pan przewodniczący? Czy jesteśmy przygotowani od strony technicznej? Czy jesteśmy przygotowani od strony kadrowej? Przy zmieniającej się sytuacji gospodarczej niczym złym nie jest powiedzenie: OK, sytuacja się zmieniła, trzy lata temu wyglądało to inaczej, dzisiaj wygląda inaczej, zmieniamy koncepcję, zmieniamy strategię, po prostu nie budujemy. Możemy kupić coś gotowego albo przyjąć jakieś inne rozwiązania. Jest to pierwsze pytanie.

Drugie pytanie, podobnie jak w przypadku Polskiej Żeglugi Morskiej, dotyczy strategii rozwoju stoczni Gryfia. Myślę, że znowu budzi to niepokój wśród załogi stoczni Gryfia, ale też wśród nas. Jakby nie patrzeć, jest to duży zakład pracy, w związku z czym wszystkim nam powinno zależeć na tym, żeby mógł normalnie funkcjonować. W materiale, który przedstawiło ministerstwo, oczywiście są wszystkie dane. Zakładam, że są zweryfikowane. Zresztą tak podejrzewałem, że tak będzie, że będą to dane uspokajające. Natomiast prawda jest taka, że dzisiaj znowu potrzebujemy strategii rozwoju Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, dlatego że tego de facto nie ma. Nie mogliśmy nad tym podyskutować, porozmawiać, a myślę, że jest to również bardzo istotne, dlatego że jest kilka kwestii, o których merytorycznie trzeba dyskutować, rozmawiać. Jest to chociażby kwestia remontu floty Polskiej Żeglugi Morskiej. Mówimy o Ukrainie, a mamy stocznie. Jest pytanie, dlaczego nie możemy remontować statków w naszej stoczni, tylko musimy w innych stoczniach.

Jest to kwestia spokojnej dyskusji. Wszystkich namawiałbym do tego, żebyśmy sobie nie wytykali. Jest nowa kadencja. Stało się, stępka była, zardzewiała, zostawmy już tę stępkę. Dzisiaj postarajmy się rzeczywiście porozmawiać o tym, jak powinno to dalej wyglądać.

Druga rzecz dotyczy projektu zielonej stoczni, który przecież też się pojawił. Mieliśmy informację o podpisywanych listach intencyjnych w kontekście wszystkich unijnych przepisów, które się pojawiły. Myślę, że to też jest szansa na rozwój, na to, żeby na tych terenach mogła być prowadzona produkcja.

Trzecia rzecz to bieżąca sprawa, bieżące zarządzanie, portfel zamówień. To już jest kwestia bieżących spraw. Zakładam, że ministerstwo jako właściciel w tej sprawie także ma informację, ale dobrze by było, żeby dyskutować tutaj ze stroną społeczną, być może w proces restrukturyzacji stoczni Gryfia włączyć również stronę społeczną. Przypomnę, że jeżeli chodzi o stocznię Gryfia, jest także zawirowanie kadrowe. W tej chwili chyba jest powołany prezes pełniący obowiązki, pewnie dopiero będzie jakiś konkurs. W tym kontekście mówiąc o strategii, jest kwestia decyzji dotyczących zakupów chociażby nowych doków. Przecież to jest istotne. Stocznia nie będzie się rozwijać, jeżeli tego nie będzie.

Jest kwestia wykorzystania Świnoujścia, Szczecina, być może podzielenia się zamówieniami, jeżeli rzeczywiście jest portfel zamówień. To wszystko są rzeczy, o których trzeba dyskutować. Strategia jest absolutnie potrzebna.

Natomiast w przypadku parku przemysłowego oczywiście jest również kwestia dotycząca strategii, czy ma to być firma… Dzisiaj fajnie możemy sobie mówić, że ma to być stocznia, ale póki co ze stocznią nie ma to nic wspólnego. De facto jest to firma, która wykorzystuje majątek Skarbu Państwa wniesiony aportem do spółki. Dzisiaj główne przychody są przychodami z dzierżawy majątku na rzecz podmiotów prywatnych. Oczywiście było jedno zlecenie, co zresztą widać w bilansie. Jest natomiast kwestia filozofii, jak firma ma funkcjonować dalej w kontekście prywatnych podmiotów, które cały czas dyskutują i narzekają na krótkoterminowe umowy, na brak możliwości inwestowania, rozwijania. Być może jest to dobry moment, żeby uczciwie sobie porozmawiać, jak to wszystko ma wyglądać. Być może nie trzeba się bać tego, żeby prywatnym przedsiębiorcom, którzy na tych terenach budują stalowe konstrukcje, remontują statki, budują statki, umożliwić, dać szansę na to, żeby dalej mogli prowadzić taką działalność na owych terenach. Znowu jest to temat do dyskusji co do strategii.

Być może dzisiaj warto – zwracam na to uwagę panu ministrowi – porozmawiać o trzech podmiotach, jednym w upadłości, stoczni Gryfia i parku przemysłowym. Może warto o tym porozmawiać jako ewentualnie o jednej całości, o ich konsolidacji. Być może jest szansa, że przy konsolidacji trzech podmiotów powstanie jeden podmiot, który będzie zdolny rzeczywiście efektywnie wykorzystać cały majątek, który jest na tym terenie. Gorąco do tego namawiam. Oczekuję zatem strategii do 2030 r. w przypadku tych dwóch podmiotów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan przewodniczący Arkadiusz Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Pan poseł Wieczorek po raz kolejny apeluje o spokojną dyskusję. Myślę, że chcemy tutaj rozmawiać spokojnie. Jesteśmy gotowi na taką rozmowę. Problem w tym, że pan minister nie jest. A więc powinien to być apel do pana ministra, panie pośle.

Chciałbym zwrócić uwagę na dwie zasadnicze kwestie. Morska Stocznia Remontowa Gryfia stała się, nazwijmy to, filarem, głównym podmiotem, który został przedstawiony jako podmiot zaangażowany w realizację budowy mitycznego promu ministra Gróbarczyka. Niektórzy mówią, że promu widmo. Stocznia Gryfia najpierw miała go wybudować dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, potem mówiono o promie dla Unity Line, potem mówiono o serii promów. W sumie do dzisiaj nie wiadomo, gdzie jest projekt, ile do tej pory wydano pieniędzy na całe przedsięwzięcie, na stępkę itd. Chciałbym zapytać wprost przedstawicieli stoczni, czy stocznia jest zaangażowana w budowę promu, a jeżeli tak – to w jaki sposób i na jakim to jest etapie.

Druga rzecz dotyczy kwestii organizacyjnych. Kilka lat temu doszło do połączenia dwóch zakładów – w Świnoujściu i w Szczecinie. Wiele osób zwraca uwagę, że nie była to najlepsza decyzja, że warto wrócić albo przynajmniej rozważyć powrót do pierwotnej koncepcji funkcjonowania tych dwóch zakładów. Zresztą wielokrotnie pojawiało się to w propozycjach przedstawianych przez stronę społeczną. Chciałbym więc poprosić o udzielenie informacji. Może powiem inaczej. Jaki procent przychodów spółki jest generowany przez zakład w Szczecinie, a jaki przez zakład w Świnoujściu? Jak przy tym wyglądają koszty, które przedsiębiorstwo ponosi zarówno w Szczecinie, jak i w Świnoujściu? To także pokaże nam informacje, czy rzeczywiście jest tak, iż osobne zakłady,

można tak powiedzieć, są w stanie na siebie zarabiać, czy czasami jeden nie pokrywa kosztów funkcjonowania drugiego. Jeżeli państwo macie takie informacje, bardzo proszę o przedstawienie takich informacji.

Drugie pytanie dotyczy Stoczni Szczecińskiej, dawnego parku przemysłowego. Pan minister wielokrotnie zapowiadał, że do Szczecina wraca wielka stocznia. Okazywało się, że były to tylko i wyłącznie zapowiedzi, które miały charakter obietnic politycznych i wyborczych. Okazuje się, że nadal na tym terenie, co zresztą jest słuszne, funkcjonuje ponad 50 firm. Trzeba szczerze przyznać, że radzą sobie całkiem nieźle. Chciałbym zapytać, jaki procent przychodów spółki stanowi przychód z wynajmu nieruchomości, a jaki procent stanowi przychód z działalności stoczniowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś? Jeszcze pan poseł Łącki. Bardzo proszę.

Poseł Artur Łącki (KO):

Chciałbym się dołączyć do pytania pana przewodniczącego Marchewki, szczególnie dotyczącego powrotu do tego, co było kiedyś, czyli podziału na część szczecińską i świnoujską. Są to pytania zadawane przez ludzi, od prezydenta Świnoujścia po mieszkających tam pracowników. Chcielibyśmy, żeby ministerstwo naprawdę poważnie pochyliło się nad tym problemem. Może się okazać, że będzie to jakieś wyjście z sytuacji. Jest to moje pytanie. Chcielibyśmy jak najszybciej otrzymać odpowiedź, ponieważ tamtejsi ludzie czekają na nią. Czy są prowadzone takie prace? Z ich punktu widzenia byłoby to dobre.

Pozwolę sobie także na chwilę refleksji. Szczególnie na podstawie tego, co powiedziała strona społeczna, niestety wychodzi na to, że przemysł stoczniowy, zwłaszcza w Szczecinie, w województwie zachodniopomorskim, pokazuje się w czarnych barwach. Naprawdę nie jest to dobra rzecz dla naszego regionu. Zawsze uważałem, że bogaty Szczecin to bogate Pomorze Zachodnie. Tak nad tym trzeba pracować. Przepraszam, nie chcę być żadną totalną opozycją, ale może przydałoby się kiedyś raz uderzyć się w pierś i powiedzieć: słuchajcie, nie wyszło nam, nie wyszło nam z okrętami podwodnymi, które mieliśmy tam budować, nie wyszło nam z promem, który mieliśmy tam budować. Może faktycznie siądźmy razem, zróbmy jakiś okrągły stół dotyczący przemysłu stoczniowego w Szczecinie, dlatego że Szczecin bez przemysłu stoczniowego to jakieś pół Szczecina. Jest to naprawdę stoczniowe miasto, ono tym żyje, ono musi tym żyć. Musimy zrobić wszystko, żeby przemysł stoczniowy tam wrócił. Naprawdę jesteśmy otwarci na to, żeby w tej kwestii współpracować z rządem.

Oczywiście pan poseł Marchewka przypomniał to, i dobrze, ale deklaruję, że damy już sobie spokój ze stępkami nie stępkami, z tym wszystkim i siądziemy rozmawiać ze stroną rządową, jak naprawić sytuację, chyba że pan minister Gróbarczyk jest bardziej wierzący niż kolega i wychodzi z założenia, że do budowy statków nie są mu potrzebni żadni fachowcy. Jak każdy z nas wie, fachowcy wybudowali Titanica, a amator arkę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Panie pośle, wiara czyni cuda. Czy jeszcze ktoś z państwa posłów chciał zabrać głos? Jeszcze pan Rafał Zahorski. Dobrze.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Przepraszam, ale po poprzednich posiedzeniach Komisji dopiero mam okazję zabrać głos, dlatego muszę powiedzieć trochę więcej. Przepraszam. Mam pytanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Czas mamy ograniczony do godz. 14.00. O godz. 14.00 mamy głosowania.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Krótko. Chciałbym, proszą państwa, zwrócić uwagę na dwie rzeczy, jeżeli chodzi o Morską Stocznię Remontową Gryfia. Pierwszy temat jest następujący. Proszę państwa, port w Szczecinie i port w Świnoujściu potrzebują dużej, nowoczesnej stoczni remontowej.

Nie ulega to żadnej wątpliwości. Od 2016 r., odkąd tutaj przyjeżdżam, wszyscy apelujemy o to, żeby usiąść i faktycznie spokojnie podyskutować. Nie jest to absolutnie jakiś wymysł obecnej kadencji. Cztery lata temu rozmawialiśmy dokładnie w ten sam sposób. Historycznie wracamy do początku.

Fakt jest jeden. Podam przykład. Od czterech lat, proszę państwa, w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia wiadomo, że dok remontowy nr 1 ma pójść na złom. Przez cztery lata nie zrobiono nic. Ani nie zlecono jego budowy w Stoczni Szczecińskiej czy w innym podmiocie powiązanym – bez problemu można to było zrobić – ani nie zakupiono używanego. Proszę państwa, dopuszczono do tego, że w tej chwili od dnia 1 stycznia – proszę mnie poprawić – dok jest poza jurysdykcją PRS-u, czyli generalnie jest do złomowania. Stoi na nim statek Lublin.

Drugi temat. Bardzo doceniam opracowanie, dlatego że faktycznie pierwszy raz są zrobione dwa opracowania i jest pokazana w miarę klarowna sytuacja jednej i drugiej stoczni, ale wyniki nie są prawdziwe. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że dopiero jak do wyników Gryfii zostanie wpisana rezerwa za Lublin i za dwa lodołamacze – pan prezes jest na sali i wie, o czym mówię – wówczas uwierzę w to, że jest tam faktycznie prawdziwy wynik. Niech się pan nie śmieje, ale niestety tak to wygląda.

Kolejna sprawa, jeżeli chodzi o Gryfię, jest taka, że w 2015 r., proszę państwa, obrót, czyli sprzedaż – była na poziomie 185 mln zł. Nie było wtedy produkcji dla wojska. W tej chwili pomimo tego że są kontrakty wojskowe, obrotu nie ma.

Następna sprawa. Ostatnie porządne opracowanie strategii Gryfii widziałem w roku 2015. Było robione kilka skoroszytów. Myślę, że warto do tego wrócić i zobaczyć owe strategie. Dużo rzeczy może się przydać, można z tego wyciągnąć fajne wnioski. Jest to tego typu sprawa.

Drugi temat, proszę państwa, to Stocznia Szczecińska, przepraszam Szczeciński Park Przemysłowy, cały czas używam właściwej nazwy. Nie wiem, czy państwo wiedzą, ale 16 stycznia jest sprawa sądowa: klub sportowy Stocznia Szczecin kontra Stocznia Szczecińska Sp. z o.o. Pozew opiewa na kwotę 9,3 mln zł. Rozumiem, że w wynikach Stoczni Szczecińskiej zostanie utworzona rezerwa na kwotę pozwu.

Druga sprawa. Od roku apeluję do wszystkich, apelowałem również do zarządu Marsa. Zarząd Marsa dostał ode mnie wszystkie dokumenty sprawy, które były ukryte przed nim przez pana Strzebońskiego, wszystkie akta sprawy dotyczące rozprawy sądowej. Są one dostępne. Należy to przeanalizować, dlatego że łączna kwota kosztów, jakie mogą wynikać z pozwu, mówię o kwocie, może dojść – uwaga, to nie jest propaganda – do 60 mln zł. Od roku nikt nie chce zażegnać sporu sądowego, który już jest w sądzie. W dniu 16 stycznia jest pierwsza rozprawa, na której będą przesłuchiwane strony. Proszę się przyjrzeć, zajrzeć do dokumentów, gdyż warto zobaczyć, załatwić tę sprawę szybciej i kompromisowo, niż czekać na rozwiązanie, kiedy zarobią wszyscy prawnicy, a my w tym momencie stracimy podmiot i jego stabilność.

Bardzo się cieszę, że po raz pierwszy w jednym i drugim dokumencie, opracowaniu nie ma słowa o promie. Nie ma tam ani słowa o promie. Powiem państwu ostatnie zdanie. Czytam wyraźnie, co jest napisane dokładnie 22 marca 2019 r., proszę państwa, dziesięć miesięcy temu. Czytam takie zdanie: „W maju 2018 r. Stocznia Szczecińska podpisała z armatorem niemieckim dwa kontrakty, których przedmiotem jest budowa dwóch uniwersalnych masowców, tzw. coasterów, z opcją wykonania 18 dalszych jednostek”. To było dziesięć miesięcy temu. Co się dzieje z budową owych jednostek?

Kolejna sprawa to budowa tzw. semiautonomicznego statku. Dofinansowanie wynosi 58 mln zł. Co się dzieje z tymi rzeczami? Nie chcę mówić, że kilka miesięcy temu na tej sali pan prezes Trzeciakowski razem z panem ministrem Gróbarczykiem mówili, że na sto procent budowa promu będzie rozpoczęta w roku 2019. Uważam, panie prezesie Trzeciakowski, że powinien pan przeprosić za lodołamacza, za malowanie na rdzę, klejenie taśmą i naciąganie dobrej nazwy stoczni Gryfia na niechwałę. Cała Polska o tym mówiła. Jest to osobiście pana wina.

Kolejna sprawa. Bardzo bym chciał, żeby pan wyjaśnił, kto pokryje koszty Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia dotyczące klejenia 26 rolkami taśmy niegotowego kadłuba, robienia cyrku pt. oddanie gotowego kadłuba do wodowania. Kto za to wszystko odpo-

wiada? Kto poniósł za to personalną odpowiedzialność? Przypominam, że państwo obiecali, że podacie mnie do sądu. Wciąż czekam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan przewodniczący Marchewka i kończymy dyskusję.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

W ostatnich latach, po zmianie nazwy Szczecińskiego Parku Przemysłowego na Stocznię Szczecińską, podjęto wiele działań, które rzekomo pokazywały nowe możliwości w budowie statków dla nowej Stoczni Szczecińskiej, nowej w sensie: odbudowanej. Między innymi w 2017 r. – a było takich listów wiele – został podpisany list intencyjny z niemieckim armatorem na budowę czterech masowców, które miały zostać wybudowane właśnie w Stoczni Szczecińskiej z tzw. opcją na kolejne cztery. Mam poczucie, że takie inicjatywy jak podpisywanie listów intencyjnych – były to tylko i wyłącznie manewry polityczne, które miały pokazać, że coś się rzeczywiście dzieje. Jeżeli mają państwo takie informacje, bardzo proszę o przedstawienie chociażby w tej konkretnej sprawie, na jakim etapie i czy w ogóle są budowane owe statki, które zostały tak hucznie zapowiedziane. To też jest bardzo ciekawa informacja, która pokaże nam jednocześnie zakres działalności i prawdziwy profil – w cudzysłowie – stoczni.

Oczywiście jesteśmy za tym, żeby wszystkie podmioty, które tam działają, podmioty prywatne, miały jak najlepsze warunki do rozwoju. Uważam, że naszą rolą jako parlamentarzystów jest właśnie tworzenie odpowiednich warunków, tworzenie odpowiedniego wsparcia dla rozwoju firm, które tam funkcjonują. To właśnie te podmioty – podmioty prywatne radzą sobie całkiem nieźle, budują mniejsze lub większe konstrukcje. Naszą rolą jest ich wspieranie, a nie opowiadanie przez polityków partii rządzącej, jak wielkie przedsięwzięcia gospodarcze planują, kiedy niestety nic z tego nie wynika. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy teraz pani dyrektor albo ewentualnie panowie ze stoczni chcieliby ustosunkować się do dyskusji?

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Agnieszka Trzaskalska:

Bardzo dziękuję. Większość zagadnień dotyczyła kwestii stricte operacyjnych. Jeżeli chodzi o portfel zamówień, kwestie źródeł przychodów itd., itd., pozwólcie państwo, że to, co będzie w mojej mocy, postaram się przelać na papier i udzielić państwu szczegółowych informacji w formie pisemnej.

Pojawił się wątek strategii Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia oraz Stoczni Szczecińskiej. Jeżeli chodzi o strategię Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, jeżeli chodzi o szczegóły, panie dyrektorze, będę wdzięczna za informacje, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Panie dyrektorze, proszę bardzo, ale dosłownie maksymalnie dziesięć minut.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Artur Trzeciakowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Artur Trzeciakowski, dyrektor naczelny.

Zgodnie z apelem pana posła Wieczorka postaram się spokojnie pomimo niespokojnej końcówki wypowiedzi pana Rafała. Powiem tak, panie Rafale. Dzisiaj mogę przeprosić za jedno, za to, że pomyliłem się na posiedzeniu Komisji w kwietniu, mówiąc, że fizycznie prace przy promie rozpoczniemy do końca roku. Za to jestem w stanie przeprosić. Popełniłem pomyłkę.

Natomiast co do lodołamaczy – powiem tak. Zapewne wszyscy, i ci, którzy wierzą, i niedowiarkowie, spotkamy się na koniec miesiąca marca, w momencie kiedy pierwsza jednostka będzie zdawana. Wtedy okaże się, czy zgodnie z tym, co pan prorokował, jednostki te są tak zrobione, że po wyborach pójdą na złom. Taka jest moja odpowiedź. Na koniec marca tego roku pierwsza jednostka ma stanąć w Gdańsku, czyli musi przepłynąć do Gdańska, uzyskując wszystkie papiery dopuszczające ją do rejsu morskiego. Wtedy zobaczymy, czy rzeczywiście są one tak fatalne, jak to jest przedstawiane, czy może jest inaczej.

Odniosę się do poszczególnych pytań. Absolutnie zgadzam się z panem przewodniczącym Dubińskim, że kwestia odbudowy zniszczonego, rzeczywiście zniszczonego przemysłu stoczniowego to kwestia czasu, cierpliwości i pieniędzy. Na powstanie przemysłu w takim kształcie, w jakim przynajmniej jeszcze funkcjonował w latach 2006, 2007, 2009, potrzeba naprawdę bardzo dużo czasu. Dzisiaj Gryfia – mówię to otwarcie – będzie potrzebowała jeszcze wielu lat, żeby odbudować swój majątek, żeby ze stoczni, która obecnie jest właścicielem około 25% wyspy… Pozostała część wyspy, nie mówię tutaj o ST3, tylko o pozostałej części terenu, to teren, który nie należy do Gryfii. Jest to teren, który został sprzedany, a dzisiaj Gryfia płaci za to wysoki czynsz dzierżawny. Ma zdekapitalizowany majątek.

Przy okazji odpowiem na pytanie dotyczące doku nr 1. Dok nr 1 jest dokiem, który w tym roku będzie miał 80 lat. Jest to dok wyprodukowany jeszcze w technologii nitowania. Dwa lata temu Gryfia prowadziła remont doko-pontonu wykonanego dokładnie w tej samej technologii. Wiadomo było, że nie ma szans, żeby porządnie wyremontować dok, który jest zrobiony w tej technologii. O tym, że dok nr 1 ma pójść do wymiany, tak naprawdę było wiadomo dziesięć, piętnaście lat temu. To nie jest kwestia ostatnich czterech lat, panie Rafale.

Najmłodszy dok Gryfii jest dokiem prawie czterdziestoletnim. Dlatego podstawowym elementem strategii, o którą państwo pytacie, jest to, nad czym w tej chwili pracujemy. Analizy finansowe, biznesplany powstają między innymi po to, żeby sprawdzić i udowodnić, że dofinansowanie tego projektu nie będzie stanowiło niedozwolonej pomocy publicznej, na co czasami niektórzy z państwa się powołujecie, że jest to niedozwolona pomoc publiczna. Chodzi o zakup nowego doku, doku nr 8. Na dzień dzisiejszy jesteśmy po uchwale zarządu wyrażającej konieczność zainstalowania w Gryfii doku nr 8. Jesteśmy po pozytywnej opinii rady nadzorczej. Wystąpiliśmy z dokumentami do właściciela, trwają przygotowania dokumentów, które pozwolą nam przejść tzw. testy prywatnego inwestora, żeby mieć pewność, że środki te nie zostaną uznane za pomoc publiczną.

Na doku nr 8 i doku nr 5 Gryfia buduje swoją przyszłość. Dok nr 8 ma być dokiem większym niż dok nr 5, ma pozwolić na dokowanie w Szczecinie panamaxów, co oznacza, że część statków, o których państwo mówicie, że dzisiaj są robione na Ukrainie, które dzisiaj są poza możliwościami technicznymi Gryfii ze względu na ciężar… Przypominam, że dok nr 5 ma maksymalną wyporność 17 tys. ton i to bez ograniczeń. W związku z tym dużych panamaxów nie jesteśmy w stanie podnieść na piątce. Fizycznie nie mogą być robione w Gryfii. Zakładamy zakup doku o długości do 245 metrów, 45 metrów szerokości zewnętrznej i nośności do 30 tys. ton. Taki dok w Polsce jest tylko jeden, w Gdańskiej Stoczni „Remontowa". Mamy nadzieję, że w Szczecinie powstanie drugi.

Przypominam, że trwa inwestycja pogłębienia toru wodnego. Jeżeli zostanie zrealizowana, sprawi, że do Szczecina będą wchodziły statki o długości około 300 metrów. W tej chwili gdyby taka jednostka doznała awarii w torze wodnym, nie mamy gdzie w Szczecinie zadokować takiej jednostki. Mamy nadzieję, że po postawieniu doku nr 8 taka możliwość w Szczecinie się pojawi.

Na tej podstawie, na podstawie zainstalowania w Gryfii nowego doku, jest budowana strategia Gryfii. Gryfia była, jest i będzie stocznią remontową. Oczywiście w ramach działalności dodatkowej Gryfia od zawsze buduje statki, między innymi wywołane tutaj do tablicy lodołamacze, ale jest to tylko działalność dodatkowa. Gryfia nie będzie stocznią produkcyjną, Gryfia zawsze będzie stocznią remontową, dla której produkcja będzie działalnością pomocniczą.

Ze strony pana posła Wieczorka padło pytanie dotyczące zielonej stoczni. Zielona stocznia to też jest zupełnie nowatorski projekt. Jak państwo wiecie, w Polsce nie mamy takiej stoczni. Takie stocznie na świecie istnieją. Na dzień dzisiejszy jesteśmy po etapie, nazwijmy go, formalnoprawnym, czyli po etapie zawiązania spółki, powołania organów spółki i przygotowywania wniosków. Niestety okazało się, że nasze założenia dotyczące możliwości dofinansowania projektu… Przypominam, że projekt ma sens tylko wtedy, kiedy uzyskamy środki z Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, czyli pośrednio środki unijne, w określonej wysokości. Niestety okazało się, że dofinansowanie, które zakładaliśmy na określonym poziomie, możemy dostać na niższym poziomie, co oznacza, że w tej

chwili trzeba pozyskać inwestorów, którzy wejdą z kapitałem własnym, żeby uzupełnić brakujące możliwości sfinansowania przedsięwzięcia. Prace trwają. Może nie posuwają się do przodu tak szybko, jak byśmy chcieli, ale w tej chwili generalnie najwięcej jest pracy papierowej.

Jeżeli chodzi o portfel zamówień, w roku 2019, jak było tutaj powiedziane, Gryfia zrealizowała 148 dużych remontów. Nie wliczaliśmy w to wszystkich drobnych prac na statkach. Dla porównania ktoś, na kim Gryfia zawsze będzie się starała wzorować, czyli Gdańska Stocznia „Remontowa", jak wczoraj powiedział pan prezes Soyka, w ubiegłym roku zrobiła około 200 remontów. Gryfia zrobiła 148. Różnica nie jest aż tak duża.

Jeżeli chodzi o najbliższe miesiące, w zakresie mocy produkcyjnych, które są najbardziej atrakcyjne, czyli doku nr 5 – dok nr 5 jest zajęty do końca marca. Dzisiaj była mowa o Polskiej Żegludze Morskiej. Przypominam tylko, że w 2019 r. Gryfia zrealizowała dwa remonty masowców z wymianą systemu wód balastowych, dwóch promów należących do Unity Line i trzeciego promu, który jest w operatorze Unity Line, należącego do linii Euroafrica. Przychody ze sprzedaży na rzecz Polskiej Żeglugi Morskiej stanowiły około 13% przychodów Gryfii w 2019 r.

Jeżeli chodzi o rok 2020, na dzień dzisiejszy masowiec, statek „Izolda", stoi na terenie stoczni Gryfia. Na tę chwilę wiemy o dziewięciu jednostkach Polskiej Żeglugi Morskiej, licząc łącznie promy i masowce, które będą robione w Gryfii w 2020 r.

Pani dyrektor mówiła, a pan przewodniczący potwierdził, że punkt dotyczący promów będzie oddzielnym punktem na posiedzeniu Komisji, dlatego odpowiedź w tym zakresie pozwolę sobie zostawić na następne posiedzenie, szczególnie z powodu ograniczonego czasu.

Bardzo ważnym tematem podnoszonym zarówno przez pana posła Marchewkę, jak i przez pana posła Łąckiego jest temat połączenia. Szanowni państwo, połączenie dwóch zakładów nastąpiło w ściśle określonym czasie. Rzeczywiście stocznia w Świnoujściu była wtedy w zdecydowanie lepszej sytuacji finansowej od stoczni w Szczecinie. Nikt tego nie ukrywa, że tak jest. Natomiast od kilku lat stocznia w Świnoujściu doznaje dokładnie tego samego, co spowodowało kłopoty naszego sąsiada, czyli ST3. Mam przed sobą wykaz wartości, przychodów ze sprzedaży na poszczególnych dokach stoczni w Świnoujściu.

Stocznia w Świnoujściu dysponuje trzema dokami, w tym jednym tzw. maluchem, zresztą najstarszym używanym dokiem na świecie, dlatego że dok ten ma 123 lata. Jest to dwójka, wyremontowana dwa lata temu. Tak naprawdę zostają dwa doki produkcyjne na niewielkie statki. Jeżeli chodzi na przykład o statki Polskiej Żeglugi Morskiej, żaden statek Polskiej Żeglugi Morskiej po prostu nie mieści się na tych dokach. Patrząc na wspomniane dwa doki – patrzę na lata 2014–2019 – nie było roku, w którym działalność stricte remontowa przyniosłaby więcej niż 28–29 mln zł. Do roku 2015 stocznia w Świnoujściu miała oprócz tego około 10 mln zł rocznie przychodów z działalności offshore'owej, co łącznie dawało około 40 mln zł przychodów. Tymczasem 40 mln zł przychodów to kwota, którą Świnoujście musi generować, żeby pokryć swoje koszty.

Na dzień dzisiejszy i na przestrzeni kilku lat, gdyby stocznia w Świnoujściu w takim kształcie, w jakim dzisiaj jest, została odłączona od Szczecina, po prostu by upadła, dlatego że koszty Świnoujścia co roku oscylują około 40 mln zł, natomiast przychody bez offshore'u to kwota pomiędzy 30 mln a 34 mln zł łącznie z usługami dodatkowymi. Wszystkim tym, którzy dzisiaj mówią, że obecnie remedium na kłopoty Świnoujścia jest odłączenie się od Szczecina, zwracam uwagę, że sytuacja z roku 2015 była bardzo mocno związana z tym, że Świnoujście, oczywiście na tę skalę, było liczącym się graczem na rynku offshore'owym. Dzisiaj rynek ten dopiero powoli zaczyna odżywać.

Z satysfakcją stwierdzam, że mamy pierwsze zapytanie ofertowe. Złożyliśmy pierwsze, na razie niewielkie, oferty na rynku offshore'owym. Mamy nadzieję, że offshore wróci. Póki nie wróci, jedynie to, że jest to wspólny organizm, powoduje, że Świnoujście funkcjonuje jako stocznia w takim kształcie, w jakim jest. Jest 220 pracowników, w tym 56 pracowników bezpośrednio produkcyjnych. Taki jest na dzisiaj stan zatrudnienia w stoczni w Świnoujściu. Stocznia funkcjonuje tylko dlatego, że jest to jeden połączony organizm, nie umniejszając faktu, że w roku 2014, roku 2015, wtedy kiedy było

połączenie, stocznia w Świnoujściu była w dużo lepszej sytuacji finansowej niż stocznia w Szczecinie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Artur Trzeciakowski:

Panie dyrektorze, zdążyłem odpowiedzieć na ostatnie pytanie, jakie było.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Wobec wyczerpania porządku dziennego posiedzenia Komisji zamykam posiedzenie. Dziękuję.